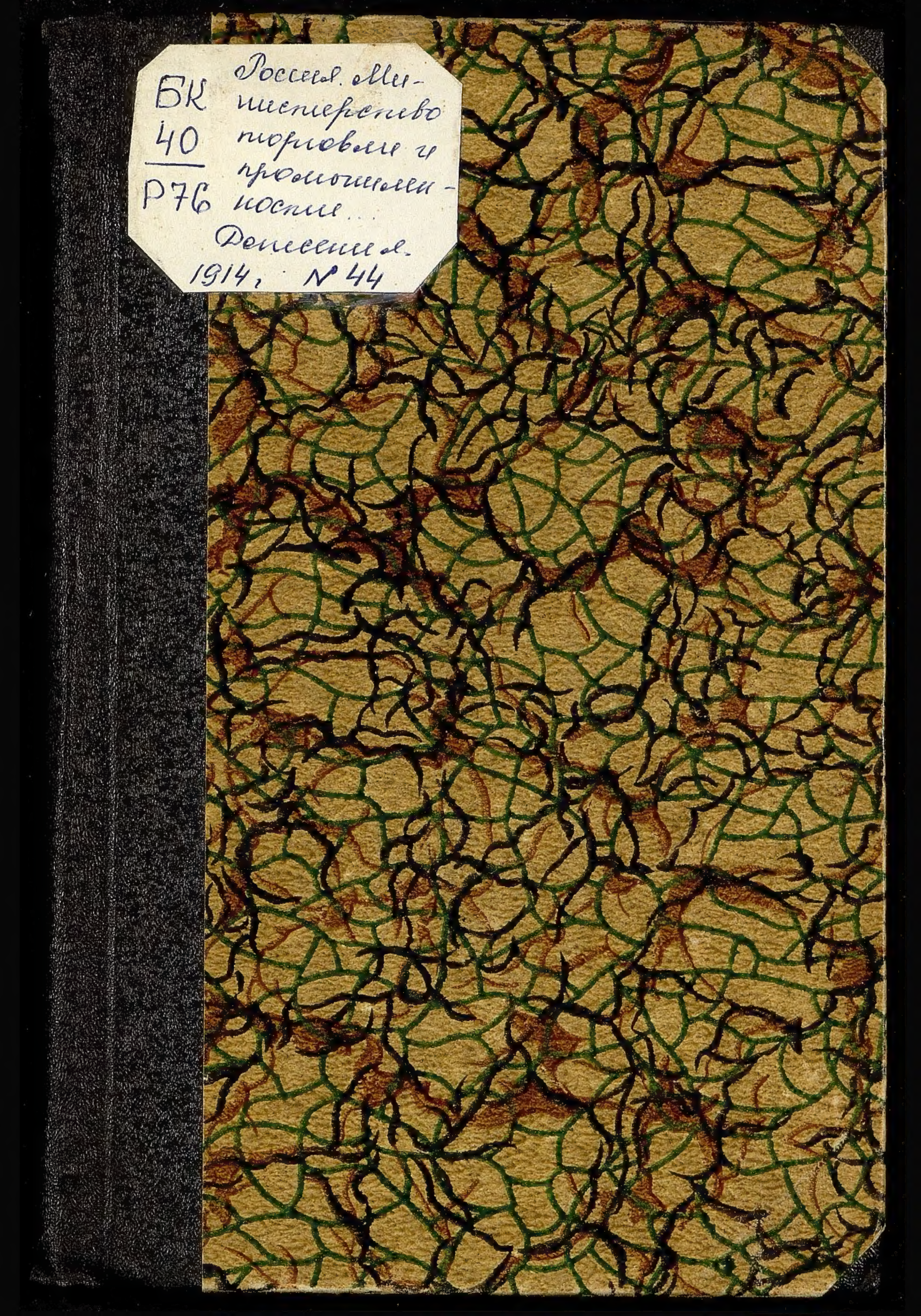
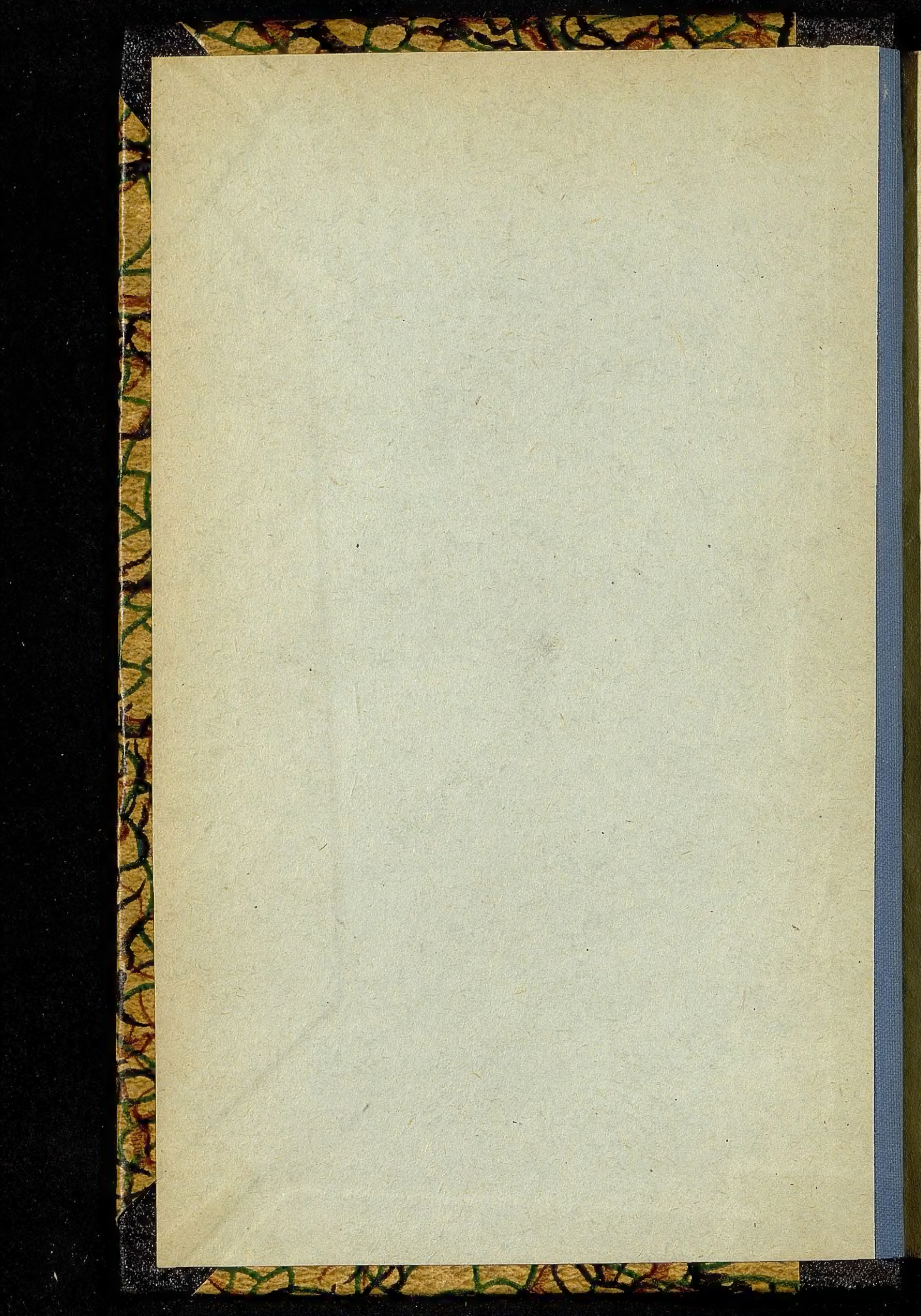

БК
40
Р76
Россия. Министерство торговли и промышленности...
Донесения.
1914, № 44



Министерство Торговли и Промышленности.

Отдѣлъ Торговли.

Донесенія ИМПЕРАТОРСКИХЪ Россійскихъ Консульскихъ представителей за границей по торгово-промышленнымъ вопросамъ.

1914 годъ.

№ 44.

Китай. **Кантонъ, Циндао, Гиринъ.**

I.

Донесеніе Императорскаго Россійскаго Консула въ Кантонѣ.

Очеркъ Аннамо-Юньнаньской желѣзной дороги.

Договоръ 9-го іюня новаго стиля 1885 года, заключенный между Китаемъ и Франціей въ Тяньцзинѣ, возстановлялъ мирное сожительство названныхъ державъ на границѣ Китая и сѣверной части Аннама-Тонкина, но тѣмъ не менѣе окончательно Франція водворилась въ Тонкинѣ лишь въ 1897 году. Послѣ этого начинается усиленное стремленіе Франціи проникнуть въ предѣлы Китая и, главнымъ образомъ, въ сосѣднюю съ Тонкиномъ провинцію Юньнань, каковому обстоятельству въ особенности способствовало назначеніе въ январѣ 1897 года на постъ генералъ-

губернатора французскихъ владѣній въ Индо-Китаѣ г. Думера, со времени появленія котораго въ Индо-Китаѣ и начинается развитіе французской колоніи.

Вступивъ въ управленіе страной 18 февраля 1897 года, Думеръ уже въ концѣ этого года, по ознакомленіи съ мѣстными условіями, составилъ грандіозный желѣзнодорожный планъ, предполагавшій постройку 3.200 километровъ желѣзнодорожнаго пути.

Высшій колоніальный совѣтъ, какъ и центральное правительство, не замедлилъ одобрить предложенный планъ постройки дорогъ, включая линію отъ Хайфына до Ханоя, съ продолженіемъ ея на сѣверъ по долинѣ Красной рѣки и въ провинцію Юньнань, предусмотрѣнную отчасти ст. 7 договора 1885 года и ст. 5 договора 1895 года. Отсюда понятно, почему Юньнаньскую дорогу (Лаокай-Юньнаньфу) приходится разсматривать въ связи съ желѣзнодорожной линіей, прорѣзывающей Тонкинъ отъ порта Хайфынъ до гор. Лаокай, границы Тонкина и китайскихъ владѣній въ провинціи Юньнань, и составляющей одно цѣлое съ Юньнаньской дорогой.

Въ 1897 году въ Юньнань французскимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ была послана экспедиція для предварительнаго изученія условій постройки желѣзной дороги и для изслѣдованія горныхъ богатствъ, а 9 и 10 апрѣля новаго стиля 1898 года между французскимъ повѣреннымъ въ дѣлахъ и цзунъ-ли-я-мынемъ послѣдовалъ обмѣнъ

сообщеній, заключавшихъ въ себѣ соглашеніе о томъ, что китайское правительство даетъ французскому правительству или указанной имъ французской компаніи право построить желѣзную дорогу отъ границы Тонкина до Юньнаньфу, причемъ китайское правительство обязано лишь уступить землю для этого пути и для сооруженій.

13/25 декабря того же года французскій парламентъ по настоянію Думера вотировалъ законъ, разрѣшившій колоніальному правительству Индо-Китая предоставить съ гарантіей правительства право постройки Юньнаньской дороги компаніи, желающей взяться за это предпріятіе. Въ то же время правительственными инженерами было предпринято изслѣдованіе пути. Въ концѣ мая 1899 года генералъ-губернаторъ Думеръ прослѣдовалъ изъ Тонкина въ Юньнаньфу, дабы самому лично ознакомиться съ положеніемъ дѣлъ.

Дѣйствительно, не мало затрудненій пришлось испытать колоніальному правительству прежде, чѣмъ организовано было дѣло и началась дѣйствительная постройка дороги.

Начатыя инженерами предварительныя изысканія сразу вызвали враждебное чувство со стороны мѣстнаго населенія.

10/22 іюня 1899 года вооруженная толпа китайцевъ отъ 200 до 300 человѣкъ, предводимая рабочимъ съ оловянныхъ рудниковъ въ Гэ-цзю, напала на таможню и французское консульство въ портѣ Мынъ-цзы, сожгла и разграбила зданія. Служащіе-иностранцы, къ счастію, спаслись въ

ямынѣ даотая. Ночью того же дня толпа направилась въ мѣстечко Цзицзѣ, въ 50 ли*) къ сѣверу отъ Мынъ-цзы, въ поискахъ за инженерами, которые уже успѣли, однако, спастись, и толпа ограничилась разграбленіемъ ихъ вещей и убійствомъ китайца, завѣдовавшаго храмомъ, гдѣ жили инженеры. Два дня спустя нѣсколько человѣкъ изъ мятежной толпы подстерегли и убили индуса, французскаго подданнаго, и его китайца-проводника и захватили 4.000 долларовъ, которые несли съ собой индусъ и проводникъ для инженеровъ.

Мѣсяцъ спустя, 13 іюля новаго стиля, безпорядки возникли въ Юньнаньфу. Большая толпа невооруженныхъ людей, озлобленная за закрытіе одного изъ извѣстныхъ храмовъ въ городѣ, занятаго французскими инженерами, пыталась силой ворваться въ храмъ съ цѣлью захватить монаховъ, сдавшихъ храмъ въ долгосрочную аренду французской желѣзнодорожной компаніи, и отвода ихъ къ китайскимъ властямъ для наказанія.

Обнаруженіе 32 ящиковъ съ ружьями и патронами въ багажѣ французскаго консула, прибывшаго въ Юньнаньфу въ началѣ мая 1900 года, вызвало сильное возбужденіе среди населенія города. Ящики, какъ содержащіе контрабанду, были задержаны таможенной заставой, гдѣ они были осмотрѣны по приказу генералъ-губернатора провинцій Юньнань и Гуй-чжоу.

---

*) Одинъ ли равняется приблизительно 300 саженямъ.

10-го іюня консулъ, прервавъ сношенія съ генералъ-губернаторомъ, пытался покинуть Юньнань по пути въ Тонкинъ, захвативъ съ собой служащихъ на желѣзной дорогѣ и французскихъ миссіонеровъ, но безуспѣшно: багажъ путешественниковъ подвергся нападенію толпы при выѣздѣ изъ города и былъ разграбленъ. За этимъ послѣдовалъ цѣлый рядъ безпорядковъ, во время которыхъ были сожжены католическіе училище и домъ епископа, а также пять или шесть домовъ, принадлежащихъ французскимъ миссіонерамъ, были разграблены. Дома протестантскихъ миссіонеровъ равнымъ образомъ подверглись грабежу. Впрочемъ, никто изъ иностранцевъ не пострадалъ. Вслѣдствіе происшедшихъ безпорядковъ консульскій энскортъ былъ задержанъ до 12/24 іюня, когда онъ отправился въ Тонкинъ подъ охраной китайскихъ солдатъ. 1/13 іюля, вмѣстѣ съ извѣстіемъ изъ Тонкина объ избіеніи иностранцевъ, въ Пекинѣ послѣдовало предписаніе всѣмъ иностранцамъ, собравшимся тогда въ Мынъ-цзы, покинуть Юньнань.

Дѣятельность по постройкѣ желѣзной дороги такимъ образомъ прекратилась до средины 1901 года, времени наступившаго успокоенія въ Китаѣ послѣ боксерскаго возстанія, когда, между прочимъ, было рѣшено приступить сначала къ постройкѣ желѣзной дороги въ предѣлахъ Тонкина отъ Хайфона къ Лаокаю, а затѣмъ уже, пользуясь наступившимъ успокоеніемъ въ странѣ, продолжать ее до Юньнаньфу.

2/15 іюня 1901 года послѣ трехъ лѣтъ переговоровъ, въ силу упомянутаго выше закона 13/25 декабря 1898 года, генералъ-губернаторомъ Индо-Китая, дѣйствовавшимъ отъ имени правительства, какъ и отъ имени колоніи, было подписано съ синдикатомъ французскихъ капиталистовъ въ Парижѣ соглашеніе, предоставлявшее этому синдикату право постройки дороги Хайфонъ—Юньнаньфу.

Согласно этому соглашенію, одобренному правительствомъ въ Парижѣ 5 іюля 1901 года новаго стиля, синдикатъ банкировъ на капиталъ въ 101 милліонъ франковъ — предполагаемую стоимость постройки дороги въ 853 километра (Хайфонъ-Лаокай—385 и Лаокай-Юньнаньфу—468), съ колеей въ одинъ метръ ширины,—организовалъ „la Compagnie Française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan", которая выполненіе поставленной задачи, по соглашенію съ „la Régie Générale des chemins de fer и Société de construction des Batignoles", 10/23 сентября 1901 года ввѣрила особому обществу, подъ наименованіемъ „Société de construction des chemins de fer indo-chinois", въ составъ котораго вошли названныя выше два французскія строительныя общества и нѣсколько выдающихся лицъ, съ капиталомъ въ четыре милліона франковъ.

Покончивъ съ финансовой стороной дѣла, общество немедленно приступило къ постройкѣ дороги въ Ханоѣ и къ обстоятельному обслѣдованію направленія линіи отъ Лаокая къ Юнь-

наньфу по направленію—Красная рѣка, Мынъ-цзы, Линь-ань-фу, Гуань-и, Синь-синъ, Цзинъ-нинъ-чжоу и Юньнаньфу.

Путь отъ порта Хайфона до гор. Лаокая не представилъ особыхъ затрудненій для постройки, Мѣстность отъ Хайфона до ст. Viétri (Юэ-ди), при городѣ того же названія, въ 73 километрахъ отъ гор. Ханоя, представляетъ собой плодородную равнину пространствомъ въ пять тысячь квадратныхъ миль, густо населенную и являющуюся житницей Тонкина. Вслѣдствіе указанныхъ условій мѣстности, путь на этомъ пространствѣ былъ открытъ для движенія уже въ іюлѣ 1902 года. Вмѣстѣ съ тѣмъ законченъ былъ и знаменитый мостъ чрезъ Красную рѣку у гор. Ханоя, протяженіемъ въ 1.800 метровъ, названный въ честь генералъ-губернатора мостомъ Думера, одинъ изъ замѣчательнѣйшихъ образцовъ строительнаго искусства.

Городъ Ханой, какъ извѣстно, находится на правомъ берегу Красной рѣки, и желѣзнодорожный мостъ сооруженъ исключительно для нуждъ города, какъ второй столицы Индо-Китая. Главною же желѣзнодорожною станціею въ данномъ мѣстѣ является ст. Цзя-линь, находящаяся на лѣвомъ берегу Красной рѣки какъ разъ противъ гор. Ханоя въ пяти километрахъ отъ послѣдняго черезъ рѣку и служащая портомъ для него. На станціи Цзя-линь пересѣкаются двѣ громадныя желѣзнодорожныя линіи—Хай фонъ-Лаокай-Юньнаньфу и Ханой-Лансонъ-Наньгуань. Отсюда

станція эта является главнымъ эксплоатаціоннымъ пунктомъ, гдѣ воздвигнуты большія мастерскія для нуждъ дороги и службы.

Со станціи Цзялинъ путь изъ Хайфона направляется, какъ сказано выше, по долинѣ Красной рѣки къ ст. Viẹtri, держась до самаго Лаокая лѣваго берега ея.

Отъ ст. Viétri равнина уступаетъ мѣсто горамъ, которыя подходятъ къ самому пути и богатствомъ и разнообразіемъ своей суровой флоры чаруютъ глазъ путешественника. Пересѣча у гор. Viétri Свѣтлую рѣку, дорога подходитъ къ городу Аньпэй, находящемуся близъ предѣловъ дельты Красной рѣки, которая отсюда суживается и полна пороговъ, пока не достигнетъ станціи Пумай и гор. Лаокая на Тонкинъ-Юньнаньской границѣ при сліяніи Красной рѣки съ рѣкою Нань-си.

12/25 декабря 1905 года локомотивъ впервые достигъ гор. Лаокая, возвышающагося на 300 футовъ надъ уровнемъ моря, и въ февралѣ 1906 года открыто было сквозное движеніе отъ порта Хайфона до Лаокая. Разстояніе отъ Хайфона до Лаокая — 388 километровъ (248 миль).

Юньнаньская провинція, расположенная на юго-западномъ углу Собственнаго Китая, по сосѣдству съ Тонкиномъ, представляетъ собой плоскогорье, пересѣченное небольшими горными кряжами, поднятыми почти равномѣрно отъ пяти до шести тысячъ футовъ надъ уровнемъ моря, такъ что гребни этихъ кряжей съ высоты пред-

ставляются какъ бы заключающимися въ одной горизонтальной плоскости. Юньнаньское плоскогорье—ничто иное, какъ рядъ малыхъ уединенныхъ оазисовъ-впадинъ, одни изъ которыхъ представляютъ собою глубокія озера, другія лишь отчасти заняты мелкими прудами, разбросанными какъ точки по морю дикихъ горъ. Эти впадины, гдѣ только возможна разработка риса, главнаго продукта для поддержанія жизни китайца, естественно являются убѣжищемъ для населенія, сообщающагося между собою чрезъ проходы въ стѣнахъ впадинъ. Нѣсколько небольшихъ рѣкъ, которыя протекаютъ тутъ, вырыли глубокія узкія ущелья въ известняковой почвѣ и не оставили больше мѣста для деревень или земледѣлія, а проходы сами по себѣ настолько узки, что представляютъ собой значительныя затрудненія для сообщенія.

Главною поэтому задачею для Общества Юньнаньской желѣзной дороги было опредѣлить, какъ лучше подняться изъ долины Красной рѣки на стѣнообразную Юньнаньскую возвышенность въ пять тысячъ футовъ: подниматься ли естественными проходами и слѣдовать, такимъ образомъ, въ направленіи наименьшаго сопротивленія, но чрезъ дикую и не населенную мѣстность, или же итти по старой дорогѣ и проходить, такимъ образомъ, отъ одного бассейна къ другому, пересѣкая встрѣчающіяся горы или обходя вокругъ ихъ. Первоначально былъ избранъ послѣдній планъ, т. е., направившись изъ Лаокая, дорога

должна была слѣдовать по лѣвому берегу рѣки Синъ-сянь-хэ, пройти черезъ городъ Мэнъ-цзы или около него и чрезъ города Линь-ань, Тунъ-хай и И-лянъ достичь Юньнаньфу. Путь этотъ старинный и торговый, взявшій много времени и денегъ на обслѣдованіе и предварительныя работы, оказался, однако, невозможнымъ по выполненію, вслѣдствіе плохого грунта почвы, въ особенности въ долинѣ рѣки Синь-сянь, и необходимости производства громадныхъ работъ.

Пришлось поэтому обратиться къ первому плану, что въ концѣ 1902 года общество и предложило правительству сдѣлать. Въ этомъ случаѣ дорога должна была изъ Лаокая направиться по долинѣ рѣки Наньси, миновать Мэнъ-цзы, оставивъ его въ 8 километрахъ на востокъ, пересѣчь городъ Амичжоу, пройти затѣмъ по долинѣ рѣкъ Падахэ и Дачжэньхэ къ городу И-лянъ, оставивъ въ сторонѣ въ 30 миляхъ старый проторенный путь изъ Мэнъ-цзы въ Юньнань, и, пересѣча равнину И-ляна, подойти къ Юньнаньфу.

Нѣтъ сомнѣнія, что отъ Красной рѣки до Мэнъ-цзы новое направленіе дороги было несравненно лучше, чѣмъ первое, хотя и тутъ дорога, поднимаясь изъ равнины Тонкина на высокое плоскогорье Юньнани, представляла громадныя трудности во всѣхъ отношеніяхъ, какія когда-либо представлялись при постройкѣ дороги. Поэтому правительство охотно согласилось съ предложеніемъ общества. Что же касается вто-

рой части пути отъ Мэнъ-цзы до Юньнаньфу, то правительство, принимая во вниманіе, что старое направленіе пути захватываетъ собою довольно богатую мѣстность и многіе населенные города, новое же направленіе касается бѣдныхъ уѣздовъ, отстаивало старое направленіе. Однако, доводы общества, что при новомъ направленіи выигрываются 16 миль въ длинѣ, и скаты пути не такъ отвѣсны, подѣйствовали на рѣшеніе правительства, и послѣднее 5 іюля 1903 года новаго стиля одобрило новое направленіе, что, въ свою очередь, 12/25 января 1904 года подтвердилъ генералъ-губернаторъ Индо-Китая.

Вмѣстѣ съ тѣмъ 16/29 октября 1903 года между французскимъ и китайскимъ правительствами послѣдовало соглашеніе, дополнившее таковое 1898 года. Новое соглашеніе указывало, что линія направится изъ Хэкоу (городъ противъ Лаокая на китайской сторонѣ) и пройдетъ чрезъ или около Мэнъ-цзы, чтобы достигнуть Юньнаньфу, что всѣ необходимые для постройки желѣзной дороги и для служащихъ предметы освобождаются отъ пошлинъ, и что по истеченіи 80 лѣтъ китайское правительство можетъ возбудить переговоры съ французскимъ правительствомъ о выкупѣ дороги и всего ея имущества.

Въ концѣ 1903 года, когда вопросъ о направленіи пути былъ опредѣленъ, и когда съ китайскимъ правительствомъ установлены были окончательныя правила, которымъ будутъ подлежать

всѣ вопросы, касающіеся постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги, работы начались по всей линіи.

Вся линія отъ порта Хэкоу, находящагося противъ Лаокая на китайской сторонѣ при сліяніи рѣкъ Красной и Наньси, до Юньнаньфу, протяженіемъ въ 464 километра (287 миль), была раздѣлена въ строительномъ отношеніи на три участка: первый простирался до 202 километра, съ мѣстопребываніемъ участковаго инженера съ его помощникомъ, техникомъ, кассиромъ и секретаремъ въ городѣ Мэнъ-цзы; второй—отъ 203 до 268 километра, съ мѣстопребываніемъ служебнаго состава въ городѣ Амичжоу, и третій—отъ 268 до 464 километра, съ мѣстопребываніемъ служащихъ-распорядителей въ городѣ И-лянѣ.

Участковые инженеры слѣдовали указаніямъ особой дирекціи работъ, во главѣ которой стоялъ директоръ, какъ представитель на Дальнемъ Востокѣ общества по постройкѣ желѣзной дороги въ Индо-Китаѣ и въ Юньнани, имѣвшій свое мѣстопребываніе въ городѣ Мэнъ-цзы. Помянутый директоръ, въ свою очередь, подчинялся правленію общества въ Парижѣ. Внѣшними сношеніями дороги вѣдалъ особый представитель ея, имѣвшій свое мѣстопребываніе въ Ханоѣ.

Каждый строительный участокъ заключалъ въ себѣ извѣстное число отдѣловъ, во главѣ которыхъ стояли инженеры. Эти отдѣлы, въ свою очередь, подраздѣлялись на секціи, которыми

вѣдали помощники отдѣловъ, вмѣстѣ съ кондукторами работъ, если того требовала важность секціи.

Непосредственное выполненіе работъ въ каждой секціи было поручено особому подрядчику, подъ наблюденіемъ начальника секціи. Подрядчики играли очень важную роль, какъ посредники между обществомъ по строительству желѣзной дороги и рабочими. Подрядчиками были большею частью итальянцы, опытные въ дѣлѣ проведенія туннелей. Многіе изъ нихъ работали раньше на Пекинъ-Ханькоуской желѣзной дорогѣ и въ Юньнани были очень полезными работниками, какъ знакомые съ китайцами и очень хорошо говорившіе по китайски. Нѣкоторые изъ нихъ и понынѣ продолжаютъ служить на дорогѣ; другіе же осѣли по линіи въ качествѣ торговцевъ и содержателей буфетовъ на нѣкоторыхъ станціяхъ. На постройкѣ дороги было вообще такое значительное количество итальянцевъ, что въ городѣ Мэнъ-цзы временно было учреждено итальянское консульство для нуждъ этихъ итальянцевъ.

Въ началѣ желѣзнодорожное общество встрѣтило громаднѣйшія затрудненія при постройкѣ линіи, въ особенности въ знаменитой долинѣ Наньси или Намти. Рѣка или скорѣе потокъ Наньси, лѣвый притокъ Красной рѣки, беретъ свое начало въ горахъ Мэнъ-цзы въ 25 километрахъ на сѣверо-востокъ отъ него. Устремляясь съ высоты въ 1.700 метровъ надъ уров-

немъ моря, Наньси пробило свой путь къ Красной рѣкѣ чрезъ глубокое узкое ущелье. При сліяніи своемъ съ Красной рѣкой въ Лаокаѣ оно имѣетъ 80 ярдовъ въ ширину. Долина Наньси— это дѣвственный лѣсъ съ обильною растительностью, безъ населенія, съ крайне нездоровымъ климатомъ. Вслѣдствіе того, что долина, въ сущности говоря, ограничивается шириною русла рѣки и сильно сжата между высокими горами, то воздухъ въ ней настолько спертъ, что всякій, проработавшій въ ней нѣкоторое время, заболѣваетъ маляріей, въ большинствѣ случаевъ, со смертельнымъ исходомъ. Въ виду этого трудно было привлечь рабочія руки. Жители Юньнани, зная объ опасностяхъ, съ которыми сопряжено пребываніе въ долинѣ, не шли на работу. Приходилось выписывать рабочихъ изъ провинціи Гуанъ-си, Гуанъ-дунъ, Фу-цзянь, Чжили и Аннама. Смертность среди выписанныхъ рабочихъ въ 1904 году была однако настолько велика (70%), что пришлось пріостановить работы лѣтомъ и взяться за нихъ лишь осенью. Устройство же лучшихъ помѣщеній какъ для кули, такъ и европейцевъ значительно улучшило положеніе.

Въ 1904 году по линіи работало 16 тысячъ человѣкъ, изъ которыхъ изъ другихъ провинцій Китая и Тонкина было завербовано 12 тысячъ кули; въ 1905 году — 17.200 человѣкъ (завербованныхъ изъ другихъ провинцій 12.000); въ 1906 году—28.700 человѣкъ (изъ другихъ провинцій 22.000); въ 1907 году—23.000 человѣкъ;

въ 1908 году—14.500 человѣкъ и въ послѣдующіе годы по 12.500 человѣкъ. Въ нездоровой мѣстности простому рабочему платилось одинъ долларъ 20 центовъ въ день, опытному—полтора доллара; въ горахъ—60 и 80 центовъ. Медицинская помощь была даровая. Чтобы прокормить армію рабочихъ, необходимо было значительное количество провизіи. Такъ, въ 1906 году изъ Тонкина для рабочихъ общество ввезло одного только риса 6.485 тоннъ.

7-го марта 1906 года новаго стиля локомотивъ впервые прошелъ изъ Тонкина на китайскую сторону по желѣзнодорожному мосту надъ мѣстомъ сліянія рѣкъ Красной и Наньси, въ 120 метровъ длины, соединяющему Лаокай и Хэкоу, а 1-го марта н. ст. прослѣдовалъ и первый поѣздъ съ генералъ-губернаторомъ Индо-Китая, въ качествѣ пассажира.

Портъ Хэкоу, открытый для франко-аннамитской торговли важенъ какъ пограничный городъ, населенный большею частью лодочниками. Въ немъ въ 1896 году учреждено французское вице-консульство, а въ 1897 году 1 іюля новаго стиля открыто отдѣленіе морской таможни въ Мынъ-цзы. Отъ Хэ-коу и начинается Юньнаньская желѣзная дорога.

По китайски Аннамъ—Юньнаньская дорога извѣстна подъ именемъ Дянь-юэ-тѣ-лу.

$^{2}/_{15}$ іюня 1908 года была открыта для движенія первая секція юньнаньской части дороги отъ пограничной станціи Хэ-коу до Ла-хэй-ди,

на разстояніи 71 километра. Помимо трудности проложенія пути въ гористой и нездоровой мѣстности и возможности работать лишь осенью и зимою, болѣе раннему открытію движенія на указанномъ пространствѣ помѣшало возстаніе въ апрѣлѣ мѣсяцѣ. $^{29}/_{16}$ апрѣля городъ Хэ-коу былъ взятъ шайкой китайскихъ вооруженныхъ разбойниковъ въ 300 человѣкъ, объявившихъ себя реформаторами. Небольшой гарнизонъ города перешелъ на сторону революціонеровъ. Пограничный начальникъ, пытавшійся противодѣйствовать послѣднимъ, былъ разстрѣлянъ; его ямынь сожженъ. Таможня и почтовая контора были заняты повстанцами, и всѣ служащіе помянутыхъ учрежденій укрылись на французской территоріи въ Лаокаѣ. Намѣреніе разбойниковъ итти на Менъцзы и Юньнаньфу сильно смутило провинціальныхъ китайскихъ властей. Онѣ поспѣшили отправить войска, которыя $^{26}/_{13}$ мая около деревни Наньси по линіи желѣзной дороги въ 15 миляхъ отъ Хэ-коу разбили шайку и взяли обратно Хэ-коу. Возстаніе это не только задержало открытіе линіи Хэ-коу—Ла-хэй-ди, но и замедлило работы вообще въ долинѣ Наньси на шесть мѣсяцевъ.

Мѣстность отъ Хэ-коу до Ла-хэй-ди, покрытая дикою растительностью, почти пустынна. Изрѣдка лишь встрѣчаются на высотахъ, порою недосягаемыхъ, деревни, состоящія изъ жалкихъ лачугъ. Рѣдко можно видѣть и рисовыя поля въ горахъ. Длинный рядъ горъ представляетъ за-

кругленныя вершины, отдѣленныя другъ отъ друга небольшими долинами и покрытыя роскошною растительностью. Скалы въ этой части, вслѣдствіе разложенія гнейса, изъ котораго состоятъ мѣстныя горы, подъ вліяніемъ реактивовъ, не являются обнаженными.

По выходѣ со станціи Хэ-коу поѣздъ погружается сразу въ туннель въ 95 метровъ длины, послѣ чего чрезъ станціи Ма-хуанъ-бао, Наньси (14.758,30 километровъ отъ Хэ-коу), Ма-цзѣ (28.660,70 километровъ) и Лао-фань-чжай (43.002,60 километровъ) слѣдуетъ по правому берегу рѣки Наньси. Долина все болѣе и болѣе суживается, и горы, высота которыхъ не превышала до сихъ поръ 200 метровъ, постепенно поднимаются до 1.700—1.800 метровъ. Со станціи Наньси мѣстность становится болѣе скалистою. Скалы эти послѣ станціи Ма-цзѣ представляютъ собой высокіе известняковые берега, круто спускающіеся къ потоку Наньси. Потокъ такъ подмылъ свой правый берегъ, что пути угрожаетъ какъ бы паденіе. Открывается чудная панорама. Каменныя укрѣпленія пути, которыя служатъ стѣною для Наньси, почти перпендикулярны послѣдней. Многочисленныя тропическія растенія цѣпляются за скалы и держатся на нихъ какъ бы чудомъ, и между растеніями изрѣдка виднѣются блещущія бѣлизною скалы. А въ глубинѣ долины шумныя воды бьются о пороги и при паденіи образуютъ въ известняковомъ лѣвомъ берегу глубокія впадины.

Со станціи Лао-фань-чжай поѣздъ по желѣзнодорожному мосту переходитъ на лѣвый берегъ Наньси. Немного далѣе пять или шесть водопадовъ, въ нѣсколько метровъ вышины каждый, срываются сразу со скалы и вертикально падаютъ въ водоемы, проходящіе чрезъ путь. Лѣвый берегъ Наньси, по крайней мѣрѣ, въ части его отъ 46-го до 55-го километра состоитъ изъ почвы, въ которой преобладаютъ кристаллическіе сланцы, съ очень сильнымъ наклономъ къ руслу рѣки, что особенно неблагопріятно для пути въ виду неустойчивости почвы.

За станціей Лао-фань-чжай слѣдуютъ станціи Да-шу-танъ (55.424,50 километровъ) и Ла-хэй-ди (70.720 километровъ). Въ силу своего положенія послѣдняя является первою важною станціей по Юньнаньской дорогѣ. Тутъ имѣются небольшое паровозное депо и поворотный кругъ.

$^2/_{15}$ апрѣля 1909 года было открыто дальнѣйшее движеніе отъ станціи Ла-хэй-ди до станціи Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай (177.561,40 километровъ отъ Хэ-коу).

Отъ станціи Ла-хэй-ди, находящейся на высотѣ 200 метровъ, дорога идетъ въ гору и пересѣкаетъ страну скалъ, откуда р. Наньси сбѣгаетъ водопадами въ 400 метровъ. Здѣсь видъ мѣняется: закругленныя горы и кристаллическіе сланцы смѣняются известняковыми утесами; тропическая растительность, столь роскошная, уступаетъ мѣсто флорѣ умѣреннаго климата. Линія, висящая надъ утесами, пересѣкаетъ овраги,

ущелья и уступы горъ віадуками, мостами или туннелями.

Начиная отъ станціи Вань-танъ туннели встрѣчаются на каждомъ шагу, служа показателемъ того, насколько трудна была — какъ въ этомъ, такъ и другихъ мѣстахъ по линіи, на которой отъ Хэ-коу до Юньнаньфу, на разстояніи 464.199,50 километровъ, имѣется 155 туннелей и 3.422 віадука,—работа французскихъ инженеровъ. Туннели являются положительно необходимыми при проѣздѣ черезъ величественные известняковые утесы, стѣны которыхъ они пробѣгаютъ на высотѣ, часто ужасной, надъ русломъ рѣки. Пейзажъ величественненъ, великолѣпенъ и головокружителенъ, часто прорѣзанный водопадами и потоками. Послѣдніе спускаются отвѣсно съ крутизнъ и разбиваются объ известняковыя нагроможденія въ своемъ руслѣ.

Между станціей Вань-танъ и По-ду-цинъ—18 туннелей, и желѣзная дорога проходитъ почти подъ землею. Предъ станціей По-ду-цинъ (104 километра) поѣздъ покидаетъ на короткое время долину Наньси, чтобы углубиться почти подъ прямымъ угломъ въ долину рѣки Бэй-хэ или фальшивой Наньси. Тутъ высота надъ уровнемъ моря достигаетъ 838 метровъ.

Путь въ долинѣ Бэй-хэ, образующій собою удлиненную петлю, приблизительно въ 16 километровъ, идетъ по лѣвому берегу этого притока Наньси до 111.850 километра, гдѣ онъ пересѣкаетъ шумящее русло рѣки по віадуку, проло-

женному между двумя отвѣсными скалами. Отсюда дорога продолжаетъ свой путь по правому берегу Бэй-хэ до ст. Ло-гу-чжай. Съ точки зрѣнія красоты петля фальшивой Наньси одна изъ наиболѣе поражающихъ своимъ величіемъ суроваго альпійскаго пейзажа мѣстностей по линіи. Странно видѣть, напримѣръ, по выходѣ изъ туннеля послѣ віадука на 112-омъ километрѣ, только что пройденный путь гдѣ-то внизу какъ бы разорваннымъ на отдѣльныя части.

Станція Ло-гу-чжай, важная въ томъ отношеніи, что тутъ происходитъ скрещеніе встрѣчныхъ поѣздовъ, находится на высотѣ 1.145 метровъ надъ уровнемъ моря. Слѣдовательно, со станціи Поду-цинъ дорога, карабкаясь все время по выступамъ скалъ, поднимается вверхъ на 307 метровъ. Перемѣна въ климатѣ довольно рѣзка.

Со станціи Ло-гу-чжай дорога, пробѣжавъ длинный туннель, направляется снова по берегу рѣки Наньси, которая отсюда дѣлается необыкновенно крутобережной и до 150-го километра образуетъ узкое ущелье со скалистыми стѣнами, почти всегда отвѣсными. И на большей части этого ущелья проложенъ желѣзнодорожный путь. На 150-омъ километрѣ предъ ст. Чжи-цунь линія входитъ въ озерный бассейнъ Милади, большую впадину, расположенную на высотѣ 1.630 метровъ надъ уровнемъ моря, осушенную рѣкою Наньси, которую дорога пересѣкаетъ у ст. Чжи-цунь высокимъ каменнымъ віадукомъ въ два свода, перекинутымъ чрезъ ущелье Милади.

Станція Чжи-цунь представляетъ особую важность въ силу своего положенія близъ водораздѣльной линіи водъ Красной и Кантонской (Западной) рѣкъ. По своему значенію она приравнивается къ станціи Ла-хэй-ди. Природа тутъ мѣняется. На склонахъ и на вершинахъ окружающихъ холмовъ видны рододендры, иммортели и другіе виды альпійской флоры. Дорога, покинувъ окончательно рѣку Наньси на 154-омъ километрѣ, постепенно сходитъ внизъ къ плодоносной долинѣ Мэнъ-цзы, слѣдуя по горѣ, еще достаточно красивой, состоящей изъ известняка, смѣшаннаго съ глинистымъ сланцемъ. Постройка пути тутъ не представила такихъ затрудненій, какъ въ долинѣ Наньси. Почвенное образованіе не такого древняго происхожденія, какъ въ только что пройденной мѣстности, состоитъ преимущественно изъ известняка отложеній второго періода въ исторіи земли (тріасъ).

Долина Мэнъ-цзы, гдѣ поля обработываются главнымъ образомъ, подъ рисъ, поверхностью въ 300 километровъ при высотѣ въ 1.300 метровъ надъ уровнемъ моря, изборождена сѣтью ручейковъ, вливающихся въ озера, гдѣ собирается вода лѣтомъ и испаряется по большей части въ сухое время года.

Изъ ущелья Милади путь проникаетъ въ долину Мэнъ-цзы чрезъ туннель, весь каменной кладки, въ 316 метровъ, пробитый въ горѣ изъ мергеля (рухляка). Этотъ туннель представилъ значительныя затрудненія въ виду просачиванія

воды. Начатый въ 1903 году, онъ былъ законченъ лишь въ апрѣлѣ 1908 года, хотя работа надъ нимъ шла непрерывно.

Находящійся въ долинѣ Мэнъ-цзы большой торговый городъ того же имени, съ населеніемъ въ 15.000 человѣкъ, открытый для иностранной торговли по договору 1887 года между Франціей и Китаемъ, обслуживается двумя желѣзнодорожными станціями: ст. Мэнъ-цзы-хэй-лунъ-тань, находящеюся въ пяти километрахъ отъ города на высотѣ 210 метровъ надъ долиною, въ которой расположенъ самый Мэнъ-цзы, и ст. Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай, находящеюся отъ послѣдняго въ десяти километрахъ. Несмотря на болѣе значительное разстояніе отъ города, чѣмъ Мэнъ-цзы-хэй-лунъ-тань, станція Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай тѣмъ не менѣе является станціей для города Мэнъ-цзы, такъ какъ дорога отъ ст. Мэнъ-цзы-хэй-лунъ-тань къ городу, идя въ началѣ по крутой горѣ, крайне неудобна для движенія.

За годъ до открытія движенія поѣздовъ до ст. Пи-ши-чжай, названіе которой взято отъ имени деревни между городомъ Мэнъ-цзы и станціей, она представляла собою открытое мѣсто, лишенное человѣческаго жилья, извѣстное подъ именемъ По-синь. Когда желѣзная дорога подошла къ новому Пи-ши-чжай, то мѣсто сразу выросло. При станціи было учреждено отдѣленіе китайской таможни въ городѣ Мэнъ-цзы, которое начало свои дѣйствія 15 апрѣля 1909 года. Помимо иностранцевъ, служащихъ въ таможнѣ и на желѣзной

дорогѣ, въ числѣ десяти человѣкъ, и ихъ слугъ, населеніе деревни-станціи доходитъ до 200 человѣкъ, состоящихъ, главнымъ образомъ, изъ кули, занятыхъ нагрузкою и разгрузкою товаровъ на станціи, извозчиковъ и погонщиковъ муловъ, занятыхъ извозомъ товаровъ со станціи въ Мэнъ-цзы, и обратно. Кромѣ станціонныхъ, таможенныхъ и правительственныхъ зданій (таможенный банкъ полицейское управленіе, почта и телеграфъ) тутъ до пятидесяти китайскихъ домовъ. Существуетъ небольшая иностранная гостинница для иностранцевъ, останавливающихся большею частью по пути на знаменитые оловянные рудники Гэ-цзю. Обращаетъ на себя вниманіе большой дворъ китайской кампаніи «Да-тунъ-гунъ-сы», товарищества Мэнъ-цзыскихъ купцовъ, окруженный хорошо построенною каменною стѣною съ жилыми помѣщеніями, конторами и складами внутри. Постройка двора обошлась до 55 тысячъ долларовъ. Компанія является обществомъ транспортированія и страхованія товаровъ. Хорошая дорога, соединяющая станцію Пи-ши-чжай съ городомъ Мэнъ-цзы, является всецѣло китайскимъ предпріятіемъ.

Направленіе желѣзной дороги чрезъ городъ Мэнъ-цзы было признано неудобнымъ въ силу техническихъ условій.

Въ концѣ 1909 года движеніе желѣзной дороги было продолжено отъ станціи Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай до станціи И-лянъ (1 мая новаго стиля отъ Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай до Амичжоу, 1 іюня

новаго стиля Амичжоу-Сяо-лунъ-тань, 17 іюля новаго стиля Сяо-лунъ-тань—Поси и 10 января 1910 года новаго стиля Поси — И-лянъ) и 1 апрѣля 1910 года новаго стиля, наконецъ, до Юньнаньфу.

Долина Мэнъ-цзы смѣняется равниной Дачжуанъ, населенной преимущественно мусульманами и являющейся какъ бы продолженіемъ первой. Пересѣкши равнину Дачжуанъ, линія поднимается къ станціи Да-та (Большая башня, каковое названіе обязано башнѣ, которую можно замѣтить на вершинѣ горы направо отъ станціи), чтобы затѣмъ спуститься къ равнинѣ Амичжоу. Послѣдняя отдѣляется отъ равнины Дачжуанъ скалистымъ ущельемъ, которое дорога пересѣкаетъ туннелемъ въ 153 метра на 202.450-омъ километрѣ. Предъ самой станціей Да-та путь описываетъ дугу вокругъ одного изъ небольшихъ притоковъ рѣки Линъ-анъ, орошающей равнину Амичжоу. Продолжается еще горный пейзажъ: на высотахъ горъ, покрытыхъ травою, цвѣтутъ бѣлыя и красныя лиліи. Вслѣдъ за спускомъ въ равнину (219,200 километровъ на высотѣ 1.059 метровъ) дорога на 222.800-омъ километрѣ пересѣкаетъ рѣку Линь-ань по желѣзнодорожному мосту въ 50 метровъ длины и подходитъ къ станціи Амичжоу. Городъ того же названія, раскинувшійся по сосѣдству со станціей къ востоку отъ нея, окруженный подобно другимъ китайскимъ городамъ кирпичною стѣною,

имѣетъ отъ шести до восьми тысячъ жителей, изъ которыхъ большинство земледѣльцы.

Равнина Амичжоу, прекрасно орошенная, очень плодородна, но крайне ограничена въ своихъ предѣлахъ, имѣя въ длину десять и въ ширину 4—5 километровъ. Земледѣльческое богатство ея составляютъ рисъ и сахарный тростникъ. Въ двухъ часахъ отъ города Амичжою находятся залежи очень хорошаго угля, разрабатываемаго мѣстными жителями и снабжающаго сосѣдніе сахарные заводы.

За Амичжоу на 229-мъ километрѣ дорога покидаетъ рѣку Линь-ань и, слѣдуя по косогору, вступаетъ (232.500 километровъ) въ долину рѣки Па-да, сливающейся съ Линь-ань. Рѣка Па-да, самая западная изъ главныхъ притоковъ Западной (Кантонской—Си-цзянъ) рѣки, образуется при сліяніи своемъ съ Линь-ань соединеніемъ въ Поси двухъ главныхъ притоковъ: притока, который идетъ съ запада и является ничѣмъ инымъ, какъ Западной рѣкой, по долинѣ которой предполагалось вести дорогу, и притока Да-чжэнь-хэ, весьма важнаго, вдоль котораго проходитъ теперь линія, идущая съ сѣверо-востока, гдѣ онъ беретъ свое начало на границѣ провинцій Юньнани и Гуйчжоу. Мѣстность источниковъ Да-чжэнь-хэ очень гориста, на высотѣ 2.100 метровъ надъ уровнемъ моря. Теченіе рѣки на первыхъ 100 километрахъ направляется на югъ. Въ уѣздѣ Лу-лянъ Юньнаньской провинціи (высота 2.030 метровъ надъ уровнемъ моря) на протяженіи 80 километровъ она

дѣлаетъ кривую линію на западъ; не доходя немного И-ляна (высота—1.540 метровъ), круто поворачиваетъ на югъ и идетъ такимъ образомъ до слiянiя съ Линь-ань на протяженiи 170 километровъ и послѣ своего соединенiя съ Западною рѣкою въ Поси принимаетъ названiе Па-да-хэ. На всемъ протяженiи по линiи желѣзной дороги рѣка Пада-Дач-жэнь достигаетъ достаточной ширины, имѣя большое преимущество въ этомъ отношенiи предъ рѣкою Наньси, и катитъ воды въ своихъ извилистыхъ берегахъ. Не нужно однако думать, что Пада-Да-чжень представляетъ видъ настоящей рѣки. Все въ ней, напротивъ, указываетъ на ея молодость и поиски, еще не смѣлые, своего настоящаго русла. Лодки поднимаются по ней лишь на короткихъ разстоянiяхъ, отдѣленныхъ быстрыми водопадами. Берега ея очень круты между различными скалами изъ глиняныхъ сланцевъ и изъ известняка. И очень часто путь вьется по карнизу горы, какъ въ ущельяхъ Наньси, или пересѣкаетъ многочисленными вiадуками глубокiе овраги.

Путь пересѣкаетъ рѣка Пада на станцiи Сяолунъ-тань, расположенной надъ моремъ на высотѣ 1.054 метровъ. Рѣка, которая сохраняетъ еще во многихъ мѣстахъ видъ потока, осѣдаетъ здѣсь достаточно глубоко. На значительномъ разстоянiи отъ станцiи видна деревня, строенiя которой разбросаны среди полосъ риса. Немного выше видны пласты угля, которымъ такъ богата долина Падахэ.

Путь быстро покидаетъ небольшую долину

Сяо-лунъ-тань, чтобы прослѣдовать затѣмъ чрезъ очень длинное ущелье. Горы тутъ покрыты густымъ кустарникомъ. Ущелья на каждомъ шагу. Каменныя груды прорѣзаны потоками. Падахэ описываетъ множество излучинъ и катитъ свои шумящія воды у подножія известняковыхъ утесовъ, часто очень высокихъ. Искусственныя работы повсюду на пути, проложенномъ въ скалѣ. Тутъ рядъ послѣдовательныхъ туннелей и віадуковъ. Ущелье не прекращается до станціи Жэшуй-танъ (285 километровъ). Тутъ поѣздъ входитъ въ равнину Поси, гдѣ, какъ сказано выше, рѣка Да-чжэнь сливается съ Западной рѣкою, чтобы образовать рѣку Пада (хэ), и видъ мѣстности совершенно мѣняется. Долина расширяется, жесткій известнякъ мѣстами уступаетъ пестрому или черному песчаннику, и трудность работы замѣтно уменьшается. На этомъ пробѣгѣ встрѣчается лишь одинъ мостъ съ пролетомъ въ 15 метровъ на 294-омъ километрѣ, но ни одного туннеля.

За три километра до прибытія на станцію Поси, расположенную среди небольшой равнины, очень хорошо орошенной и самой плодородной, путь покидаетъ рѣку Пада (хэ), которая дѣлаетъ дугу, наклоненную къ западу, гдѣ происходитъ сліяніе Западной рѣки и Да-чжень-хэ. Въ трехъ километрахъ за станціей дорога принимаетъ снова направленіе по долинѣ, гдѣ течетъ уже не Пада(хэ), а Да-чжэнь (хэ). Небольшой городокъ Поси находится въ двухъ километрахъ отъ станціи на пра-

вомъ берегу рѣки и на самой возвышенной точкѣ кривой линіи, которую образуетъ рѣка. Довольно курьезный китайскій висячій мостъ пересѣкаетъ Да-чжэнь-хэ направо отъ города. Равнина не велика, поверхность ея не превышаетъ 50 или 60 километровъ; но, замѣчательно орошенная и плодоносная, она пріобрѣтаетъ свое значеніе благодаря сосѣдству съ городами Нинчжоу и Тунхай, наиболѣе важныхъ изъ центровъ страны озеръ послѣ Юньнаньфу. Станція Поси, призванная играть, несомнѣнно, большую торговую роль, снабжена поворотнымъ кругомъ и нѣсколькими помѣщеніями для состава эксплоатаціи.

Работы въ долинѣ, вообще простыя, не представляютъ собою ничего особеннаго, за исключеніемъ моста при проходѣ чрезъ рѣку въ 500 метровъ длины.

На 304 омъ километрѣ путь, подходя близко къ извилистому теченію Да-чжэнь-хэ, вступаетъ снова въ узкую долину. Ущелья рѣки Да-чжэнь-хэ, въ общемъ схожія съ таковыми Наньси, являются болѣе интересными. Съ географической точки зрѣнія они представляютъ громаднѣйшее разнообразіе, съ точки зрѣнія красоты они имѣютъ архитектуру, можетъ быть, самую красивую.

Изъ ущелій Да-чжэнь-хэ дорога выходитъ на плодоносную равнину И-лянъ, расположенную на высотѣ 1.550 метровъ и отдѣляющуюся отъ равнины Танчи (1.760 метровъ) высокими горами, на которыя поднимается путь, проходя подъ значи-

тельнымъ количествомъ туннелей. Это самый высокій перевалъ на всей линіи.

Пересѣкши долину И-ляна, дорога круто поворачиваетъ на западъ, покидая рѣку, и, поднимаясь наверхъ, слѣдуетъ берегомъ озера Тан-чи. Озеро это длиною въ 10 километровъ, шириною въ 4 километра, окруженное отвѣсными горами, катитъ свои быстрыя воды въ крайне узкомъ, скалистомъ, извилистомъ и неровномъ ущельѣ. Тутъ снова, какъ въ Наньси, известняковыя отвѣсныя горы, чрезъ которыя съ большимъ трудомъ приходилось пролагать путь. Во многихъ мѣстахъ, въ виду обваловъ скалъ, пришлось устроить каменныя кладки въ нихъ. Часть пути между 411—412 километрами самая опасная въ этомъ отношеніи. Отъ 406-го километра, подошвы горъ, до 409-го километра (станція Кэ-бао-цунь), въ началѣ равнины Танчи, имѣются четырнадцать туннелей. Путь, идя еще разъ въ долинѣ вдоль озера Танчи, которое на западѣ обслуживаетъ станція Кэ-бао-цунь, слѣдуетъ на западъ, чтобы добраться до подошвы горъ, и начинаетъ подниматься вверхъ, оставляя влѣво прекрасную долину, озеро и поясъ горы, которые представляютъ, самый очаровательный пейзажъ по всей линіи. Дорога поднимается отъ 420-го километра до 425-го (1.818 метровъ высоты). На этомъ пробѣгѣ путь идетъ по косогору, чтобы, образуя петлю вокругъ громаднаго выступа горы, достичь чрезъ ущелье Ци-дянь небольшой равнины Шуйтанъ, откуда онъ постепенно сходитъ въ обшир-

ную долину Юньнаньфу. Послѣдній подъемъ пути не представляетъ особыхъ важныхъ желѣзнодорожныхъ работъ. Единственный туннель тутъ у станціи Шуй-танъ (431.150 километровъ) въ 101 метръ длины является послѣднимъ на линіи.

Юньнаньская долина, продолженная своимъ озеромъ и ограниченная на западѣ горами, представляетъ замѣчательный видъ по своей суровой красотѣ. Многочисленные цвѣты особаго рода, которыми она усыпана, подчеркиваютъ ея меланхолическій характеръ, который оживляютъ многочисленные каналы. Долина замѣчательно хорошо орошена и питаетъ многочисленное населеніе, пріютившееся въ значительномъ числѣ деревень. Путь пересѣкаютъ во многихъ мѣстахъ запруженные каналы. Съ горныхъ вершинъ, ограничивающихъ равнину на сѣверо-востокѣ, сбѣгаютъ потоки, которые изрѣдка выступаютъ изъ своихъ береговъ и наносятъ вредъ земледѣльцамъ. Эти потоки, заботливо запруженные по всей равнинѣ до озера, снабженные въ своемъ руслѣ, высоко поднятомъ надъ полями щитами, являются драгоцѣнными оросительными каналами, многочисленныя развѣтвленія которыхъ разгоняютъ по всей долинѣ благодѣтельную воду. Для пересѣченія желѣзнодорожнымъ путемъ указанныхъ каналовъ, въ трехъ мѣстахъ—на 460.300, 460.775 и 462.320 километрахъ—пришлось устроить каменные мосты.

Идя по долинѣ, то по прямой, то по кривой линіи, дорога достигаетъ города Юньнаньфу на

юго-востокъ отъ городской стѣны, гдѣ и находится станція. Это южное предмѣстье города на берегу небольшой рѣчки, соединяющей городъ съ озеромъ. Желѣзнодорожная станція, желѣзнодорожныя зданія и по сосѣдству съ ними нѣсколько европейскихъ построекъ (гостинницы и жилыя помѣщенія нѣсколькихъ европейцевъ) полагаютъ начало иностранному сеттлементу въ гор. Юньнань, не открытому, какъ извѣстно, для иностранной торговли, который предполагаетъ образовать китайское правительство.

Такимъ образомъ, Дянь-юэ или Аннамъ-Юньнаньская дорога, начинаясь у порта Хайфонъ, проходитъ по равнинѣ Красной рѣки до Лао-кая—Хэ-коу, границы Тонкина и Юньнаньской провинціи, находящихся на высотѣ 90 метровъ надъ уровнемъ моря, поднимается по долинѣ рѣки Наньси и чрезъ туннель въ Милади длиною въ 315 метровъ на высотѣ 1.700 метровъ надъ уровнемъ моря спускается въ долину Амичжоу (1.063 метра), минуетъ И-лянъ на высотѣ 1.635 метровъ и Шуй-танъ—на 2.019 метровъ, откуда спускается къ Юньнаньфу на высотѣ 1.886 метровъ. Дорога эта можетъ быть сравнена съ таковою отъ Веракруцъ къ Мексико, которая поднимается до 8 тысячъ футовъ на пространствѣ 263 миль. Юньнаньское плоскогорье вообще напоминаетъ собою таковое Мексики, на которомъ между глубокими впадинами, кое-гдѣ образующими долины, возвышаются горныя вершины, доходящія до снѣговой линіи и поднимающіяся еще выше.

Дорога до Юньнаньфу была закончена $^{17}/_{30}$ января 1910 года, но понадобилось еще два мѣсяца работы, чтобы она была готова къ открытію сквозного движенія.

Въ отношеніи климата линія на своемъ пути можетъ быть раздѣлена на двѣ части: въ то время, какъ нижняя часть представляетъ характеръ тропическаго климата со всѣми его неудобствами, которыя создаютъ чрезмѣрная жара и сырость, климатъ Юньнаньскаго плоскогорья, напротивъ, мягокъ, сравнительно сухъ и вообще очень пріятенъ. Это обстоятельство оказало громаднѣйшее вліяніе на постройку дороги и сдѣлало тѣмъ болѣе трудными работы въ первой части пути въ мѣстности, самой по себѣ весьма трудной.

Ширина колеи дороги одинъ метръ. Рельсы типа изъ стали, вѣсомъ въ 25 килограммовъ (61.050 фунтовъ) метръ. Они имѣютъ 115 миллиметровъ вышины, 50—ширины въ шейкѣ, 95 — при пятѣ и 10 — толщины. Нормальная длина рельса 9,58 метра.

Шпалы, въ видѣ опрокинутаго жолоба,—также изъ стали, вѣсомъ каждая въ 36 килограммовъ. Толщина—7 миллиметровъ, длина—1,80 метра.

Станціи Юньнаньской части дороги, числомъ 34, по своему положенію и значенію раздѣляются на три класса. Станціи Хэ-коу и Мэнъ-цзы-пиши-чжай, въ силу своего особеннаго значенія, какъ станціи таможенныя, выдѣлены въ особую группу.

Городъ Хэ-коу, сжатый между подошвой горъ

и сліяніемъ рѣкъ Красной и Наньси, ограничивается желѣзнодорожной линіей на юго-западѣ. Станція, крайне необходимая въ этомъ пунктѣ, также не могла располагать достаточнымъ мѣстомъ для себя, почему пришлось главный и запасный пути увеличить путемъ кривой линіи какъ на продолженіи желѣзнодорожнаго моста, соединяющаго Лаокай съ Хэкоу, такъ и на самой станціи. Въ срединѣ треугольника, оставшагося свободнымъ между запасными и главнымъ путями, построены склады и контора китайской таможни для осмотра товаровъ, предназначающихся для мѣстности между границей и Мэнъ-цзы. Товары, предназначаемые въ Мэнъ-цзы и дальше, минуютъ Хэкоу запломбированные, и осмотръ ихъ производится на ст. Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай. Послѣдняя также имѣетъ для сей цѣли необходимыя приспособленія.

Къ первому классу принадлежитъ станція Юньнаньфу. Эта станція, конечный пунктъ Юньнаньской дороги, призвана обслуживать какъ главный городъ провинціи съ населеніемъ въ 85.000 человѣкъ, такъ и окружащую мѣстность, самую богатую и самую населенную въ Юньнани. Постройка зданій среди болотной равнины представила достаточно серьезныя затрудненія. Пространство передъ станціей длиною въ 600 метровъ между крайними пунктами заключаетъ въ себѣ 6 разъѣздныхъ и запасныхъ путей, подходящихъ къ небольшой рѣчкѣ, идущей къ озеру. На станціи имѣется обширный залъ для путе-

шественниковъ, багажная комната съ открытой платформою, депо для шести паровозовъ съ небольшими мастерскими, поворотный кругъ и зданія для служащихъ.

Ко второму классу относится станція Амичжоу. Эта станція имѣетъ особое значеніе, въ виду своего положенія на полудорогѣ Юньнаньской линіи между водораздѣльными бассейными Красной и Западной рѣкъ. Располагая пространствомъ въ 600 метровъ длиною, она имѣетъ четыре пути скрещенія и запаса, депо на шесть паровозовъ съ небольшими мастерскими, поворотный кругъ и три зданія для служащихъ.

Станцій третьяго класса шесть: Лахэйди, Чжицунь, Поси, Лу-фынь-цунь, Кэ-бао-цунь и И-лянъ. Остальныя станціи считаются разъѣздами. Послѣдніе характеризуютъ площадка передъ станціей въ 350 метровъ длиною съ разъѣзднымъ путемъ, станціонное зданіе въ два этажа съ комнатою для ожидающихъ и конторою внизу и съ двумя жилыми комнатами вверху, колодезь и складъ.

Станціи третьяго класса представляютъ собою то же, что и разъѣзды, но все у нихъ въ большемъ размѣрѣ: площадка передъ станціей въ 400 метровъ длиною, два пути, запасный и разъѣздной, помимо главнаго. Станція Чжицунь (152,670 километровъ), расположенная на мѣстѣ водораздѣльной линіи между Красною и Западною рѣками, гдѣ путь съ большой высоты въ долинѣ Намти круто сходитъ въ долину Мэнъ-

цзы, въ виду важности своего положенія, снабжена поворотнымъ кругомъ, депо, мастерскою для ремонта и различными зданіями для служашихъ.

Водокачками снабжены станціи: Лао-фань-чжай, Лахэй-ди, Вань-танъ, Ло-гу-чжай, Да-чжуанъ, Амичжоу, Си-чжи-и, Си-эрр, Сюй-цзя-ду, И-лянъ, Шуй-танъ и Юньнаньфу.

Поворотные круги въ 16 метровъ въ діаметрѣ для нуждъ паровозовъ и ихъ тендеровъ имѣются на станціяхъ: Лахэйди, Чжи-цунь, Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай, Амичжоу, Поси, И-лянъ, Юньнаньфу.

Несмотря на совершенно различныя мѣстныя условія частей дороги, она обслуживается, однако, однимъ и тѣмъ же подвижнымъ составомъ. Въ 1910 году общество дороги располагало послѣднимъ въ слѣдующемъ количествѣ: 20 паровозовъ легкихъ съ тендерами, 31 паровозъ тяжелый съ тендерами, 1 вагонъ-салонъ, 36 вагоновъ смѣшанныхъ и третьяго класса, 86 вагоновъ четвертаго класса, 660 вагоновъ различнаго типа, три вагона-крана, 30 платформъ-телѣгъ въ три тонны.

Хотя тонкинская часть дороги не представляетъ уклона болѣе, чѣмъ въ 15 миллиметровъ, ни описываетъ кривой въ радіусъ меньшій, чѣмъ въ сто метровъ, но тѣмъ не менѣе установлено, что паровозы, такъ называемые, легкіе должны быть въ состояніи легко пробѣгать по кривымъ въ радіусѣ въ 50 метровъ, и локомотивы, такъ называемые, тяжелые—по кривымъ въ 75 метровъ въ радіусѣ.

Локомотивы при обычной тягѣ отапливаются брикетами каменнаго угля, приготовляемыми въ Тонкинѣ, могущими на килограммъ брикета испарить семь килограммовъ воды.

Скорость легкихъ паровозовъ составляетъ 55 километровъ въ часъ при покатости въ пять миллиметровъ и при кривой въ сто метровъ въ радіусѣ, при чистомъ вѣсѣ везомаго въ 130 тоннъ;—35 километровъ—при покатости въ восемь миллиметровъ, при кривизнѣ въ 100 метровъ въ радіусѣ и при 195 тоннахъ груза чистаго вѣса;—30 километровъ — при покатости въ пять миллиметровъ, при кривой въ 100 метровъ въ радіусѣ и при 180 тоннахъ груза чистаго вѣса.

Скорость тяжелыхъ паровозовъ слѣдующая: 50 километровъ—при покатости въ пять миллиметровъ, при кривой въ 100 метровъ въ радіусѣ и при грузѣ въ 185 тоннъ чистаго вѣса; 30 километровъ—при покатости въ 8 миллиметровъ, при кривой въ 100 метровъ въ радіусѣ и при грузѣ въ 280 тоннъ; 25 километровъ—при покатости въ 10 миллиметровъ, при кривой въ 100 метровъ въ радіусѣ и при грузѣ въ 195 тоннъ; 20 километровъ—при покатости въ 25 миллиметровъ, при кривой въ 100 метровъ въ радіусѣ и при грузѣ въ 100 тоннъ чистаго вѣса.

Вагоны смѣшаннаго типа (1-ый, 2-ой и 3-ій классъ) построены на прочномъ основаніи изъ стали, изъ дерева тика въ верхней части, длиною въ 14 метровъ. Внутреннее расположеніе вполнѣ

соотвѣтствуетъ климатическимъ условіямъ Тонкина и Юньнани.

Вагоны 4-го класса, предназначенные для туземцевъ, которые впрочемъ имѣютъ доступъ и въ вагоны другихъ классовъ, самой простой конструкціи со скамейками вдоль стѣны. Освѣщаются вагоны керосиновыми лампами и ацителиновымъ освѣщеніемъ въ смѣшанныхъ вагонахъ.

Вагонъ-салонъ раздѣленъ на пять отдѣленій: курительная, столовая, спальня, туалетная и кухня съ ацителиновой печкою.

Товарные вагоны различныхъ типовъ; вмѣстимость вагона 10 тоннъ.

Помимо всѣхъ прочихъ трудностей, самое проложеніе пути въ Юньнаньской части его, въ силу почвенныхъ условій и конструкціи мѣстности, потребовало громаднѣйшихъ трудовъ и затраты большого количества матеріала. Какъ сказано выше, на пути построено 3.422 віадука, мостовъ и водопроводовъ всякаго рода, 155 туннелей.

Техническія затрудненія были связаны съ климатическими условіями, съ затрудненіями по доставкѣ рабочихъ рукъ, строительныхъ матеріаловъ и жизненныхъ припасовъ для рабочихъ и другихъ служащихъ дороги. Строительный матеріалъ, какъ и жизненные припасы, приходилось большею частью вывозить изъ Тонкина на большомъ разстояніи и при отсутствіи удобныхъ путей сообщенія. Въ оживленную пору работъ въ долинѣ рѣки Наньси до 8.000 вьючныхъ животныхъ были заняты доставкой жизненныхъ припасовъ для

рабочихъ, а равно строительныхъ матеріаловъ. Постройка дороги на плоскогорьѣ, съ своей стороны, требовала до трехъ-четырехъ тысячъ животныхъ. Эти 12.000 животныхъ, съ трудомъ собранныхъ, являлись максимумомъ того, что могла дать Юньнаньская провинція. И вмѣстѣ съ тѣмъ животныя—мулы, неся на своей спинѣ 100—120 китайскихъ фунтовъ (цзинь), проходили въ день лишь по 30 километровъ.

Постройка дороги была окончена $^{18}/_{31}$ марта 1910 года, но дорога далеко еще не оборудована. Туннели требуютъ болѣе тщательной обработки. Происходятъ нерѣдко обвалы почвы, чему способствуютъ дожди, идущіе обыкновенно съ $^{2}/_{15}$ мая по $^{2}/_{15}$ октября. Въ силу этого, во избѣжаніе опасностей, пассажирскіе поѣзда между Хакоемъ—Юньнаньфу ходятъ лишь днемъ. Товарные поѣзда, пускаемые и ночью, нерѣдко терпятъ крушенія, съ человѣческими жертвами. Между Хайфономъ и Ханоемъ установлены три пассажирскихъ поѣзда въ день, пробѣгающіе пространство въ 102 километра въ 3 часа 19 минутъ и въ 2 часа 51 минуту.

Для ночлега по пути пассажиры-иностранцы останавливаются въ гостинницахъ въ Лаокаѣ и Амичжоу, содержимыхъ иностранцами-французами. Буфетовъ на станціяхъ, за исключеніемъ станціи Аньпэй, нѣтъ, почему горячими завтраками по пути снабжаютъ по желанію тѣ же гостинницы въ Лаокаѣ и Амичжоу.

Значеніе Аннамо-Юньнаньской дороги, не-

сомнѣнно, громадно не только для французовъ и для Китая, хозяина Юньнани, но для всѣхъ державъ.

Въ гористую и отдаленную провинцію Юньнань съ моря ведутъ три великихъ пути. На сѣверѣ бассейнъ Голубой рѣки (Ян-цзы-цзянъ), доступный для плаванія большихъ пароходовъ отъ Шанхая до Ханькоу, для рѣчныхъ до Ичана, для малыхъ рѣчныхъ пароходовъ въ извѣстное время года и для большихъ джонокъ черезъ пороги до порта Чунцина и, наконецъ, для малыхъ джонокъ и лодокъ при слабомъ теченіи воды до гор. Суйфу. Но послѣ продолжительнаго на пространствѣ двухъ тысячъ километровъ и опаснаго, въ особенности въ большихъ порогахъ рѣки, плаванія по ней, остаются еще 800 километровъ пути по тропинкамъ, чтобы достигнуть Юньнаньфу.

На Западѣ Бирма въ Бенгальскомъ заливѣ представляетъ доступъ въ Юньнань, но еще болѣе трудный; путь этотъ пересѣкаетъ наискось цѣлый рядъ горныхъ цѣпей высотою отъ двухъ до трехъ тысячъ метровъ, между которыми двѣ большія рѣки Салуэнъ (Ну-цзянъ) и Мэйконгъ (Лань-цань-цзянъ), направляющіяся съ сѣвера на югъ, прорыли для своихъ притоковъ двѣ длинныя и глубокія бреши въ отвѣсныхъ сторонахъ горъ, и переходъ черезъ нихъ столь опасенъ, въ особенности вслѣдствіе нездороваго климата, что китайцы-погонщики муловъ рѣшительно отказываются проходить тамъ во время продолжительнаго періода дождей лѣтомъ.

Для разрѣшенія вопроса о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ Юньнани съ Бирмой англійская дипломатія употребила большія усилія. Дорога изъ Рангуна, пройдя Мандалэй, должна была достигнуть Юньнани черезъ переправу Кунь-лунь (ду) на рѣкѣ Саллуэнъ и черезъ Мичжи-на, деревню на правомъ берегу Иррадади; но дорога эта повсюду натыкается на такія техническія трудности, что проектъ соединенія Бирмы съ Юньнаньфу признанъ былъ въ 1903 году самимъ лордомъ Керзономъ практически невыполнимымъ.

Восточный путь, начинаясь у Гонконга-Кантона и идя по Западной рѣкѣ до города Босэ, на границѣ провинцій Гуанси и Юньнани, находящагося на разстояніи 355 миль отъ Юньнаньфу, очень длиненъ и вмѣстѣ съ тѣмъ на протяженіи своемъ отъ Босэ до Юньнаньфу представляетъ собою большія техническія затрудненія для постройки дороги.

И дѣйствительнымъ выходомъ, такимъ образомъ, для Юньнани въ море является не длинный путь по Западной рѣкѣ къ Кантону и Гонконгу, а на юго-западъ по долинѣ Красной рѣки къ Хайфону и Тонкинскому заливу. Этотъ путь, съ незапамятныхъ временъ употребляемый китайцами, былъ затѣмъ покинутъ вслѣдствіе небезопасности путешествія по нему, угрожаемый со средины девятнадцатаго вѣка мусульманскимъ возстаніемъ, пиратствомъ и разбойничествомъ шайки Черныхъ Флаговъ въ Верхнемъ Тонкинѣ.

Плаваніе по Красной рѣкѣ, неизвѣстное и опасное по мѣрѣ подъема по ней, возможно лишь до мѣстечка Маньхао, въ 550 километрахъ отъ моря. Но само Маньхао на высотѣ 300 метровъ, отдѣленное цѣпью горъ высотою въ 2.000 метровъ отъ равнины Мэнцзы, находится лишь у подошвы Юньнаньскаго плоскогорья. Для дѣйствительнаго обслуживанія торговли и для обмѣна обширныхъ сношеній въ странѣ рѣчной путь недостаточенъ, и только желѣзная дорога въ состояніи осуществить задачу торговаго объединенія Китая съ богатою провинціею Юньнань. До постройки дороги путешествіе отъ Ханоя до Маньхао по Красной рѣкѣ и отъ Маньхао до Мэнцзы требовало отъ 25 до 40 дней, въ зависимости отъ времени года. Въ 1889 году, когда въ городѣ Мэнцзы была открыта таможня, личный составъ ея изъ трехъ европейцевъ и трехъ китайцевъ совершилъ путь отъ Кантона до Мэнцзы въ 103 дня: отъ Кантона до Босэ они ѣхали по Западной рѣкѣ, а отъ Босэ до Мэнцзы въ носилкахъ.

Юньнань, разоренная гражданскими войнами, съ рѣдкимъ населеніемъ, мало еще изслѣдованная, не представляетъ на первый взглядъ матеріала для широкой экономической дѣятельности, но не нужно забывать, что, за отсутствіемъ путей сообщенія и недостаткомъ населенія, страна спитъ, и дорога призвана оживить ее. Дорога и, какъ необходимое слѣдствіе ея проведенія, разработка горныхъ богатствъ, которыми изобилуетъ про-

винція, привлекутъ населеніе, которое внесетъ оживленіе и разовьетъ промышленность.

Если допустить, что сфера непосредственнаго вліянія желѣзной дороги распространяется, въ среднемъ, на два дня пути или на 60 километровъ по обѣ стороны линіи, то при длинѣ линіи въ 465 километровъ получится пространство въ 55.000 квадратныхъ километровъ, т. е. приблизительно 1/7 площади всей провинціи или 1/10 площади Франціи. Если же для большей точности принять во вниманіе мѣстныя условія и возможность провоза извѣстныхъ предметовъ на большія пространства караванами, то эта сфера вліянія можетъ быть ограничена слѣдующими предѣлами: на югѣ—долина Красной рѣки; на западѣ—линія, идущая отъ Юнь-цзянъ-чжоу до дуги рѣки Янъ-цзы; на сѣверѣ—параллель, проходящая чрезъ эту дугу; на востокѣ — меридіанъ Лаокая. Все это пространство имѣетъ до 60.000 квадратныхъ километровъ. Въ центрѣ находится страна озеръ, заключающая въ себѣ 10.000 квадратныхъ километровъ (200×50), самая прекрасная страна. Тутъ по берегамъ шести озеръ, изъ которыхъ самымъ большимъ является озеро Юньнаньфу, тянутся равнины, самыя плодородныя и самыя населенныя, гдѣ находится, во главѣ со столицей провинціи, съ населеніемъ въ восемьдесятъ—сто тысячъ человѣкъ, значительное число городовъ и деревень, между которыми самые богатые Чжэнъ-цзянъ (фу), Тунъ-хай и другіе. Въ этой полосѣ населеніе весьма плотно, и же-

лѣзная дорога вполнѣ можетъ разсчитывать на усиленное пассажирское движеніе.

До самаго послѣдняго времени главный предметъ вывоза изъ Юньнани составлялъ опіумъ, дававшій провинціальному правительству до 600 тысячъ долларовъ дохода въ годъ. Нынѣ этотъ продуктъ долженъ быть вычеркнутъ изъ статьи вывоза и замѣненъ другими, между которыми первое мѣсто принадлежитъ минеральнымъ богатствамъ и земледѣльческимъ продуктамъ.

Большую роль въ вывозѣ изъ провинціи играетъ олово въ гэ-цзюскихъ рудникахъ, идущее въ Гонконгъ по желѣзной дорогѣ до Хайфона. Но провинція Юньнань богата и другими металлами, при чемъ богатство это, въ виду трудности путей сообщенія, далеко еще не обслѣдовано.

Бурый уголь (лигнитъ) добывается въ мѣстечкахъ Милади (150 километровъ отъ Хэкоу) и Бо (бай)-ши-ай, въ 20 ли отъ города Мэнцзы, которыя составляютъ часть одной и той же впадины, всецѣло окруженной каменноугольными известняками. Пластъ достигаетъ 12 метровъ толщины. Анализъ угля даетъ слѣдующій результатъ: влажность—17,20%, летучія (битюминозныя) вещества—29,20%, углеродъ—38,20%, зола—15,40%.

Теплота, даваемая углемъ, ниже 3.400 калорій.

Далѣе, залежи бураго угля въ Янъ-фыньчжуанъ, въ 15 километрахъ на западъ отъ стан-

ціи Мэнцзы-ни-ши-чжай, отъ 5 до 6 пластовъ,— толщиною отъ 5 до 15 сентиметровъ, въ Мянь-дянь и Боцзя-чжуанъ, въ 20 километрахъ на западъ отъ 330 километра, ближайшей станціи Но-цзу,—толщиною въ 1 метръ, въ Си-чжуанъ,— толщиною въ 5 метровъ,—разрабатываемыя колодцами до 30 метровъ глубины; въ долинѣ Пу-чжао-па, около Амичжоу, гдѣ разработываютъ уголь на поверхности до 20 метровъ толщины, извлекая до 2.000 тоннъ въ годъ.

Химическій составъ угля въ перечисленныхъ мѣстахъ опредѣляется слѣдующимъ образомъ: влажность—12,75% и 19,33%, летучія вещества— 34,25% и 24,00%, углеродъ—16,50% и 50,23%, зола—36,50% и 6,44%.

Второй образецъ даетъ теплоты 3.566 калорій на одну единицу.

Лигнитъ Юньнани не въ состояніи, однако, конкурировать съ таковымъ въ Хонгай въ Тонкинѣ, дающимъ 6.700 калорій теплоты, и имѣетъ мѣстное значеніе, какъ матеріалъ, годный для отопленія паровозовъ.

Угольныя копи каменно-угольной группы образованія имѣются въ уѣздѣ Тун-хай. Этотъ уѣздъ, самый населенный въ провинціи, обслуживается станціей Поси, разстояніе отъ которой до города равняется 40 километрамъ, которые требуютъ впрочемъ двухдневнаго перехода, такъ какъ приходится слѣдовать по высокимъ горамъ чрезъ городъ Нинъ-чжоу. Копи, расположенныя на востокъ отъ города разрабаты-

ваются съ давнихъ временъ и снабжаютъ своимъ углемъ кирпичные заводы и кузницы, получающія желѣзную руду изъ Сиво въ 40 километрахъ на западъ отъ Тунъ-хай. Толщина единственно разрабатываемаго пласта отъ 0,20 до одного метра. Химическій составъ слѣдующій: влажность—0,90, летучія вещества—14,30, углеродъ—60,55, зола—24,25.

Копи въ Эрр-цзѣ (кай) и Цзѣ-коу находятся на берегахъ озера Юньнаньфу съ углемъ очень хорошаго качества. Залежи имѣются въ 4 мѣстахъ толщиною въ 1 метръ. Разработка незначительна, но весьма важна въ виду близости къ озеру и къ желѣзной дорогѣ. Химическій составъ слѣдующій: влажность—1,20, летучія вещества—14,30, углеродъ—71,50, зола—13,00. Теплота—6.240 калорій.

Въ 30 километрахъ отъ гор. Иляна также имѣются копи въ двухъ мѣстахъ толщиною въ 1 и 2,50 метра. Китайцы, разработывающіе эти копи, приготовляютъ изъ угля коксъ, продаваемый въ провинціи. Копи могли бы быть соединены съ желѣзною дорогою вѣткою въ 5—6 километровъ. Химическій составъ слѣдующій: влажность—1,00, летучія вещества—14,60, углеродъ—55,80, зола—28.60. Теплота—5.140 калорій.

Угольныя копи въ Няо-гэ (уголь образованія тріасовой системы) расположены въ 15 километрахъ на востокъ отъ Амичжоу. Отъ станціи Дата легко было бы провести желѣзно-дорожную вѣтку, протяженіемъ въ 12 километровъ. Тутъ имѣются

залежи въ 4 мѣстахъ толщиною въ 3 метра. Химическій составъ слѣдующій: влажностъ — 8,88, летучія вещества—21,00, углеродъ—51,82, зола—18,36. Теплота—4.690 калорій.

Уголь этихъ копей, употребляемый раньше на оловянныхъ рудникахъ въ Гэ-цзю, замѣненъ нынѣ углемъ илянскихъ копей, привозимымъ по желѣзной дорогѣ со станціи Кэ-бао-цунь.

На основаніи приведенныхъ данныхъ, можно утверждать, что въ Юньнани существуетъ много каменнаго угля и различнаго качества. Съ точки зрѣнія желѣзной дороги важны залежи у озера Юньнань-фу и въ мѣстности Иляна. Юньнаньскій уголь, имѣющій большую будущность въ дѣлѣ развитія промышленности въ Юньнани и могущій дать грузъ желѣзной дорогѣ, негодится однако для вывоза на внѣшніе рынки, какъ худшій по качеству, по сравненію, напримѣръ, съ японскимъ.

Залежи желѣза въ Юньнани повсюду, но желѣзную дорогу интересуютъ, главнымъ образомъ, залежи въ уѣздѣ Сиво, въ 3-4 дняхъ пути отъ Поси. Тутъ въ Лао-ху гуань имѣется сталелитейный китайскій заводъ. Дѣйствительное производство желѣза въ уѣздѣ Сиво равняется 1.500 тоннамъ въ годъ.

Для желѣзной дороги имѣютъ значеніе мѣдные рудники въ У-дэ-шань, близъ Мянь-дянь, въ 40 километрахъ на западъ отъ линіи, и въ уѣздѣ Лунань. Руда на рудникахъ въ У-дэ-шань добывается въ видѣ мелкихъ кусковъ съ 20—

25% мѣди. Рудники эти производятъ до 60 тоннъ въ годъ.

Разработка мѣдныхъ рудниковъ вообще тормозится тѣмъ обстоятельствомъ, что торговля этимъ металломъ не свободна: большая часть продукта продается властямъ по опредѣленной цѣнѣ, что не особенно поощряетъ жителей къ разработкѣ.

Цинковые рудники, находящіеся на границѣ Юньнани и Гуйчжоу въ области Дун-гуань, также богаты. До послѣдняго времени потребленіе цинка было чисто мѣстное, вслѣдствіе трудности перевозки и большихъ расходовъ по отправкѣ. Но съ открытіемъ дороги вывозъ его, несомнѣнно, найдетъ мѣсто. Статистическія данныя таможни въ городѣ Мэнцзы говорятъ, что въ 1910 году (въ предшествующіе годы не было вывоза) было вывезено цинка 285 пикулей *), въ 1911 году—2.732 пикуля и въ 1912 году—уже 12.494 пикуля.

Руда антимонія имѣетъ, главнымъ образомъ, свое мѣстонахожденіе въ области Кай-хуа (фу). Китайцы попытались было разработывать рудникъ близъ Тонкинской границы по сосѣдству съ Хэкоу, съ котораго въ 1911 году было вывезено 16.539 пикулей, но въ 1912 году прекратили работы изъ-за отсутствія дохода. Несомнѣнно, что удобства перевозки, предоставляемыя желѣзною дорогою, будутъ способствовать большей

*) 1 пикуль равняется 3 пудамъ 27,67 фунтамъ.

разработкѣ металла и вывозу его изъ Юньнани.

Въ окрестностяхъ Юньнаньфу имѣются залежи магнезія и кобалта. Китайскіе купцы вслѣдъ за открытіемъ желѣзной дороги отправили образцы этихъ минераловъ на фарфоровые заводы въ Цзю-цзянѣ (Кью-кіанѣ).

Въ Юньнани встрѣчаются всѣ климаты: земляные орѣшки, хлопокъ, сахарный тростникъ, бананы, тропическіе фрукты могутъ быть производимы въ низкихъ частяхъ; хлѣбъ, маисъ, бобы, горохъ, рапсъ, фасоль, европейскіе фрукты и овощи, какъ-то—картофель, капуста, цвѣтная капуста и т. д., произрастаютъ на высокихъ мѣстахъ; рисъ—повсюду, въ долинѣ и въ горахъ, гдѣ только возможно орошеніе.

Тропическія произведенія въ большинствѣ потребляются въ самой провинціи и могутъ дать мѣсто лишь мѣстному движенію; но другія произведенія, несомнѣнно, могутъ играть большую роль въ вывозѣ.

Производство риса не можетъ сильно увеличиться въ Юньнани: площадь разработки его ограничена, и производство его вполнѣ отвѣчаетъ потребленію въ провинціи. Въ нижней Юньнани рисъ до сихъ поръ составляетъ роскошь. Иногда не достаетъ риса даже на Юньнаньскомъ плоскогорьѣ, и необходимъ ввозъ его изъ Тонкина, что, между прочимъ, имѣло мѣсто въ 1907 году. Но рисъ хорошаго качества могъ бы вывозиться въ другія страны въ

обмѣнъ на худшій въ нихъ рисъ, вполнѣ годный для пропитанія мѣстнаго населенія. Это то, что дѣлается на Явѣ, Суматрѣ и въ Японіи: эти страны вывозятъ хорошій рисъ и ввозятъ грубый преимущественно изъ Кохинхины.

Зерно, съ запрещеніемъ опіума, составило очень важную отрасль вывоза изъ Юньнани, и можно думать, что наступитъ время, когда зерно провинціи будетъ играть, по крайней мѣрѣ, въ видѣ муки, большую роль въ дѣлѣ конкуренціи съ мукой Европы, Америки и Австраліи и будетъ обслуживать европейскія колоніи на Дальнемъ Востокѣ, а равно Южный Китай.

Маисъ могъ бы составить предметъ значительнаго вывоза изъ провинціи. Бобы и горохъ по своему качеству выше таковыхъ въ Маньчжуріи и Хэ-нани, почему, въ виду громаднаго вывоза изъ Маньчжуріи бобовъ въ Европу, этому продукту Юньнани предстоитъ большая будущность. Въ 1903 году бобовъ было вывезено 282 пикуля, въ 1905 году—245 пикулей, въ 1909 году—214 пикулей, въ 1910 году—8.990 пикулей, въ 1911 году—533 пикуля и въ 1912 году—24 пикуля.

Артишоки, яблоки, персики и другіе фрукты могутъ найти сбытъ въ Гонконгѣ, на Филиппинахъ и въ Голландскихъ колоніяхъ. Вывозъ персиковъ и артишокъ начался уже въ 1909 году. Артишоки производятся, главнымъ образомъ, въ долинѣ Мэнцзы.

Знаменитый чай въ Юньнани „пу-эрр-ча“, воз-

дѣлываемый въ области Цу-эрръ, составляетъ предметъ обширнаго вывоза въ самыя отдаленныя провинціи Китая. Вывозъ его, несомнѣнно, увеличился бы, если бы при провозѣ его черезъ Тонкинъ колоніальныя власти не взимали транзитной пошлины, парализующей эту отрасль торговли и доходъ китайской желѣзной дороги и китайской таможни.

Кюнао (особый красильный корень, извѣстный по китайски шу-ланъ), употребляемый въ значительномъ количествѣ для краски въ Индо-Китаѣ и Китаѣ, представляетъ интересный примѣръ культуры, которая развивается по мѣрѣ того, какъ открывается сбытъ для ея продуктовъ. Въ 1903 году кюнао было вывезено 1.844 пикуля, въ 1909 году—9.413 пикулей, въ 1910 году—18.959 пикулей, въ 1911 году—12.826 пикулей и въ 1912 году—12.633 пикуля.

Лошади, ослы и мулы въ Юньнани извѣстны своею силою и неприхотливостью. Разведеніе этого скота можетъ составить предметъ вывоза. Свиные окорока, которые приготовляются въ деревняхъ Юньнани и не-мусульманскимъ населеніемъ, славятся по всему Китаю. Въ 1903 году окороковъ было вывезено 57 пикулей, въ 1905 году—143 пикуля, въ 1909 году—251 пикуль, въ 1910 году—832 пикуля, въ 1911 году—168 пикулей и въ 1912 году—901 пикуль.

Болѣе важный предметъ вывоза могутъ составить овцы, и продукты овцеводства. Большія стада овецъ имѣются на сѣверѣ провинціи.

Кожи и рога животныхъ, равнымъ образомъ, являются предметомъ громаднаго вывоза. Въ 1903 году было вывезено кожъ 354 пикуля, роговъ—291 пикуль, въ 1905 году—596 пикулей и 34 пикуля, въ 1909 году—1.838 пикулей и 572 пикуля, въ 1910 году—2.438 пикулей и 4.092 пикуля, въ 1911 году—2.472 пикуля и 1.770 пикулей, въ 1912 году—6.421 пикуль и 214 пикулей.

Воскъ-желтый и бѣлый-долженъ также составитъ предметъ вывоза. Въ 1903 году бѣлаго воска вывезено 269 пикулей, желтаго 37 пикулей, въ 1907 году—43 пикуля и 9 пикулей, въ 1909 году—24 пикуля и 22 пикуля, въ 1910 году—426 пикулей и 213 пикулей, въ 1911 году—85 пикулей и 405 пикулей и въ 1912 году—246 пикулей и 470 пикулей.

Такимъ образомъ, Юньнаньская дорога призвана играть роль не только поставщика продуктовъ между-тропической зоны Дальняго Востока, но наравнѣ съ другими провинціями Китая принимать участіе въ снабженіи иностранныхъ рынковъ предметами, на которые все болѣе является спросъ за границею.

Главнѣйшими предметами ввоза въ Юньнань являются бумажная пряжа и бумажныя ткани, керосинъ, спички.

Ввозъ бумажныхъ пряжи и тканей, несомнѣнно, будетъ увеличиваться при существованіи дороги. Индійская бумажная пряжа, которая, главнымъ образомъ, идетъ въ Юньнань, направится

не чрезъ Бирму и открытый для иностранной торговли городъ Дэнъ-юэ, а чрезъ Тонкинъ по желѣзной дорогѣ, несмотря на большую транзитную пошлину. Въ 1903 году индійской пряжи было ввезено 65.629 пикулей, японской 2.026 пикулей и тонкинской 1.595 пикулей, въ 1906 году—93.699, 1.344 и 8.035 пикулей, въ 1911 году—38.714, 2.507 и 17.843 пикуля и въ 1912 году—106.169, 8.199 и 24.652 пикуля.

Керосина американскаго въ 1903 году было ввезено 59.800 галлоновъ, въ 1907 году—американскаго 134.880 галлоновъ и суматрскаго 114.795 галлоновъ, въ 1910 году—284.660 и 93.630 галлоновъ, въ 1911 году—277.365 и 157.300 галлоновъ и въ 1912 году—355.155 и 286.600 галлоновъ.

Спичекъ японскихъ въ 1903 году было ввезено 166.260 гроссовъ, въ 1906 году—155.520 гроссовъ, въ 1912 году—100.430 гроссовъ.

Важность вывоза и ввоза для желѣзной дороги нисколько не умаляетъ мѣстнаго движенія. Мѣстности, равнины которыхъ—Мэнъ-цзы, Амичжоу, Сяо-лунъ-тань, По-си, И-лянъ, Кэ-бао-цунь, Юньнаньфу — образуютъ въ нѣкоторомъ родѣ центръ экономической дѣятельности, и которыя были связаны между собою только тропинками для прохода муловъ, требовавшими долгаго и дорогого перевоза, имѣютъ нынѣ легкое и быстрое сообщенiе. Оловянные рудники въ Гэ-цзю играютъ въ этомъ отношенiи особенно важную роль въ мѣстномъ

экономическомъ развитіи страны при помощи желѣзной дороги. Тутъ необходимы и каменный уголь (лигнитъ), котораго было перевезено чрезъ Амичжоу и Мэнъ-цзы съ іюля по декабрь 1909 года 90 тоннъ и въ первые три мѣсяца 1910 года—155 тоннъ, и строевой лѣсъ, привезенный изъ Амичжоу въ 1909 году въ количествѣ 1.400 тоннъ и въ первые три мѣсяца 1910 года—болѣе 300 тоннъ, и рисъ, отправленный изъ И-ляна въ первые три мѣсяца 1910 года въ количествѣ 200 тоннъ.

Между другими продуктами необходимо указать на соль. Эта послѣдняя, торговля которою составляетъ монополію государства, добывается изъ колодцевъ Сы-мао и области Чу-сюнъ на сѣверѣ Юньнани. Уѣздъ Тунъ-хай потребляетъ ежегодно болѣе 400 тоннъ и Кай-хуа (фу)—болѣе 1.000 тоннъ. Безъ сомнѣнія, въ будущемъ этотъ грузъ пойдетъ по желѣзной дорогѣ.

Какъ сказано выше, частичное движеніе по линіи Лао-кай—Юнаньфу началось 2/15 іюня 1908 года. Въ этотъ день было открыто движеніе отъ Лаокая до Лахэйди на разстояніи 72 километровъ. Движеніе на этомъ пространствѣ въ нижнемъ теченіи Наньси, лишенномъ населенія, не могло разсчитывать, конечно, ни на пассажировъ, ни на грузъ. Тѣмъ не менѣе, часть пути въ 1908 году дала 104.852 франка дохода по перевозу грузовъ. Въ 1909 году движеніе подвинулось до Поси, и, несмотря на періодъ дождей съ іюля по октябрь и частый пе-

рерывъ движенія поэтому, поступленій было на сумму 1.149.879 франковъ, изъ которыхъ 821.187 франковъ за ввезенный въ количествѣ 7.000 тоннъ и вывезенный въ размѣрѣ 5.000 тоннъ грузъ. Въ 1910 году въ первые три мѣсяца было поступленій на сумму 479.285 франковъ, изъ которыхъ 379.194 франка отъ перевоза товаровъ. Въ теченіе всего года поступило 2.508.750 франковъ при грузѣ въ 72.029 тоннъ. Въ 1911 году поступленія выразились въ суммѣ 2.575.600 франковъ при грузѣ въ 79.336 тоннъ. Въ 1912 году поступленій по всей линіи было 7.449.248 франковъ, въ 1913 году—7.791.017 франковъ, въ январѣ 1914 года—314.399 піастровъ (долларовъ)—меньше на 14.794—піастра, противъ 1913 года.

Возможныя вѣтки отъ главной линіи слѣдующія.

Отъ Милади (станція Чжи-цунь) до гор. Кай-хуа на востокъ; эта вѣтка протяженіемъ въ 150 километровъ пройдетъ по мѣстности, богатой минералами.

Отъ Мэнъ-цзы-пи-ши-чжай въ Гэ-цзю и Линь-ань, протяженіемъ въ сто слишкомъ километровъ; вѣтка эта соединитъ главную линію съ городами Мэнъ-цзы и Линь-ань и горный округъ Гэ-цзю, весьма важный по своимъ оловяннымъ рудникамъ и промышленности.

Отъ Амичжоу къ гор. Милэ въ области Гуанъ-си, протяженіемъ, приблизительно, въ 100 километровъ; вѣтка эта, напрявляясь на сѣверо-востокъ, захватитъ мѣстность, богатую углемъ.

Отъ Поси до Гуань-и; вѣтвь эта, идя по теченію Западной рѣки на пересѣченіе первоначально проектируемаго направленія главной дороги, именно въ Гуань-и, призвана обслуживать центры Гуань-и, Тунъ-хай и Нинъ-чжоу.

Отъ Лу-фынь-цунь къ озеру Чжэнъ-цзянъ; эта вѣтвь отъ 15 до 20 километровъ длиною слѣдовала бы по источнику, при помощи котораго судоходныя озера Чженъ-цзянъ и Хаймынь-гао, сообщающіяся между собою особымъ каналомъ, также судоходнымъ отъ 1.200 до 1.500 метровъ, вливаются въ рѣку Да-чжэньхэ. Дополненная службою пароходовъ на озерахъ, желѣзная дорога обслуживала бы интересную часть озерной страны, имѣющую весьма важное экономическое значеніе и простерла бы свое вліяніе вплоть до уѣздовъ Тун-хай и Синьсинъ.

Отъ Иляна къ Лу-ляну и Цюй-цзин-фу; вѣтка эта поднимаясь по теченію рѣки Да-чжэнъ (хэ), которая отъ Иляна круто поворачиваетъ на востокъ до Луляна, гдѣ она преломляется прямо на сѣверъ и, обслуживая соотвѣтствующую долину, открыла бы рынокъ на границѣ провинціи Гуйчжоу. Богатыя залежи угля и цинка, уже разрабатываемыя, нашли бы выходъ на внѣшніе рынки.

Отъ Иляна къ Ян-линь; эта вѣтвь направилась бы прямо на сѣверъ по продолженію равнины Иляна. Она обслуживала бы копи Эрр-сичжоу, расположенныя въ 30 километрахъ, которыя, давая наилучшій уголь для желѣзной дороги,

снабжаютъ въ то же время коксомъ, употребляемымъ арсеналомъ въ Юньнаньфу. Проведенная до Янлиня, она явилась бы соединяющимъ звеномъ моря съ сѣверомъ Юньнани, сѣверо-западомъ Гуйчжоу и Сычуанью.

Отъ Юньнаньфу къ Синьсину; вѣтка эта слѣдуя по направленію, первоначально проектированному для дороги Лаокай—Юньнаньфу, обслуживала бы на пространствѣ 50 километровъ рядъ равнинъ: Чэнъ-гунъ, Цзинь-нинъ и Кунь-янъ, которыя ограничиваютъ озеро Юньнаньфу съ востока и юга. Продолженная далѣе на югъ, она достигла бы на 30-мъ километрѣ равнины Синьсина, важность которой въ земледѣльческомъ отношеніи равняется таковой равнины И-ляна, и гдѣ ткутъ бумажную пряжу, ввозимую въ Юньнань.

Отъ города Юньнань къ порту Юньнаньфу, на разстояніи 5 или 6 километровъ, слѣдовало бы построить вѣтвь, дабы соединить станцію Юньнаньфу съ озеромъ, если, конечно, не будетъ устроено плаваніе по существующему каналу отъ станціи до озера, непосредственное соединеніе которыхъ лучшимъ путемъ представило бы всѣ выгоды въ отношеніи сбыта продуктовъ и разработки богатствъ вокругъ озера Юньнаньфу.

Продолженія Аннам-Юньнаньской дороги могли бы быть сдѣланы въ трехъ направленіяхъ: въ Сычуань на сѣверѣ, въ Гуйчжоу на востокѣ и къ Дали-фу и Бирмѣ на западѣ.

Въ Сычуань линія могла бы направиться отъ Юньнаньфу по изгибу Янцзы-цзяна и долинѣ Цзянь-чанъ, съ развѣтвленіемъ на Да-цзянь-лу и Тибетъ на западѣ или на востокъ черезъ Цзядинъ въ Чэнду, главный городъ Сычуани.

Отъ Юньнаньфу (или Иляна) черезъ Янлинь, Суйфу, Цзядинъ и Ченду, слѣдуя по западной караванной дорогѣ, которая проходитъ черезъ Дун-чуань и Чжаотунъ, или по восточной, которая проходитъ черезъ Цюй-цзинъ (фу), Сюань-вэй, Вэйнинъ, или же по промежуточной долинѣ Tcho-Hong, притока Янцзыцзяна, который пересѣкаетъ западную дорогу между Дунчуань и Чжаотунъ.

Изъ Юньнаньфу (или Иляна) въ Лучжоу между Сюйфу и Чунциномъ по западной дорогѣ съ уклоненіемъ на востокъ, начиная отъ Вэйнина къ гор. Дадинъ въ провинцію Гуйчжоу.

Отъ Юньнаньфу (или Иляна) въ Чунцинъ на западъ черезъ Ta-Tsin, или на востокъ черезъ Гуйянъ.

Въ Гуйчжоу; линія направляется отъ Юньнаньфу (или Иляна) черезъ Цюйцзин-(фу) къ Гуйяну, столицѣ Гуйчжоу. Это есть пунктъ, откуда могутъ расходиться двѣ названныя выше линіи: одна, направляясь на сѣверъ на Чунцинъ, чтобы проникнуть въ Сычуань, другая, слѣдуя на сѣверо-востокъ чрезъ провинцію Хунань, чтобы въ Чанъ-ша, главномъ городѣ послѣдней, присоединиться къ Кантонъ—Ханькоуской линіи.

Къ Да-ли-фу и въ Бирму; направленіе на Да-

ли-фу диктуется необходимостью держаться по линіи водораздѣла между бассейномъ рѣки Янъ-цзы на сѣверѣ и Красной на югѣ. За Да-ли-фу это тяжелая задача, надъ разрѣшеніемъ которой англо-индійское правительство трудится въ теченіе долгихъ лѣтъ, чтобы связать Индію съ Китаемъ чрезъ Бирму и Юньнань. Но какое бы направленіе ни приняла дорога изъ Бирмы—будь то Bhamo на Ирровади или Куньлуньскій проѣздъ (Ferry) на Салуэнъ—это всегда будетъ Да-ли-фу, чрезъ который должна выйти дорога на Юньнаньское плоскогорье.

Такимъ образомъ Аннам-Юннаньская желѣзная дорога открываетъ широкіе горизонты въ будущемъ, и среди другихъ она между прочимъ окажетъ одну громаднѣйшую услугу: всѣмъ европейцамъ, уставшимъ отъ жары въ Кохинхинѣ, Тонкинѣ, Южномъ Китаѣ, Гонконгѣ или Сингапурѣ, Юньнань предлагаетъ умѣренный и здоровый климатъ.

II.

Донесеніе Императорскаго Россійскаго Вице-Консула въ Циндао.

Отчетъ о торговлѣ Циндао за 1913 годъ.

Несмотря на крупные безпорядки, волненія и неурядицы въ разныхъ частяхъ Китая, Циндаоская колонія, не останавливаясь, продолжала въ теченіе всего 1913 года усиленно развиваться.

Китайское населеніе, которое уже въ послѣдніе два года замѣтно увеличивалось, въ настоящее время возрасло на 55,97%, по сравненію съ 1910 годомъ, а именно достигло 53.312 китайцевъ, противъ 34.180 китайцевъ въ 1911 году.

Европейское населеніе также возрасло съ 1.621 человѣка въ 1910 году до 2.059 человѣкъ въ 1913 году, изъ нихъ 50—60 русско-подданныхъ.

Съ другой стороны замѣтно измѣнилась и картина самаго города. Лихорадочно-живая строительная дѣятельность, особенно прошлаго 1913 года, быстро воздвигала одну постройку за другой, и въ теченіе небольшого, сравнительно, времени почти весь городъ оказался застроеннымъ.

Для полноты картины общаго развитія германской колоніи-Циндао необходимо, хотя въ нѣсколькихъ словахъ, упомянуть объ успѣхахъ образованія въ этой колоніи. Такъ въ теченіе всего

отчетнаго года въ нѣмецко-китайскомъ университетѣ было 368 китайцевъ-студентовъ. Въ настоящее же время германская администрація предполагаетъ просить по своей смѣтѣ на 1914 годъ новыя средства, для увеличенія университетскихъ зданій, съ цѣлью принять еще 500 студентовъ. Это высшее учебное заведеніе въ Циндао раздѣляется на два отдѣленія: низшее и высшее. Первое состоитъ изъ пяти классовъ, подготовляющихъ постепенно учениковъ къ слушанію курсовъ на старшемъ отдѣленіи. Второе отдѣленіе заключаетъ слѣдующіе факультеты: государственно-правовой, медицинскій, техническій и, наконецъ, земледѣльческо-сельско-хозяйственный.

Преподавательскій персоналъ состоитъ изъ 18 доцентовъ, наряду съ которыми преподаютъ въ училищѣ нѣкоторые военные врачи и чиновники изъ Кіаочао.

На государственно-правовомъ отдѣленіи преподается начало курса европейскихъ юридическихъ факультетовъ, за исключеніемъ римскаго права.

Что же касается европейской гимназіи, то въ ней въ отчетномъ году насчитывалось около 227 учениковъ.

Нѣмецкая администрація установила значительный доходъ, путемъ продажи пустыхъ участковъ новымъ богатымъ китайскимъ пришельцамъ, пріѣзжающимъ въ Циндао изъ Китая. Всего было продано такихъ участковъ на

625.531 марку въ 1912 году и на 358.946 марокъ въ 1913 году.

Ипотечныя новыя регистраціи увеличились въ 1913 году болѣе, чѣмъ на 1.000.000 марокъ, достигнувъ суммы 7.000.000 марокъ, изъ которыхъ 2.500.000 марокъ пошло на постройку китайскихъ домовъ, вслѣдствіе чего германскій государственный годовой доходъ въ Циндао, поступавшій отъ земледѣльцевъ, достигъ въ 1913 году до 215.418 марокъ, противъ 169.665 марокъ въ предшествовавшемъ году. Также увеличились всѣ собственные доходы германской администраціи съ 6.739.480 марокъ до 7.736.812 марокъ, изъ которыхъ могутъ быть особенно интересны слѣдующія цифры:

1) 20% сборъ отъ ввозной пошлины китайской таможни возросъ съ 471.834 марокъ до 768.920 марокъ;

2) портовыя пошлины возрасли съ 207.280 марокъ до 244.598 марокъ;

3) пошлина за пользованіе пристанью и пакгаузами возрасла съ 834.390 марокъ до 996.282 марокъ.

Одновременно съ общимъ развитіемъ германской колоніи-Циндао, въ ней также наблюдалось и развитіе торговли.

Это развитіе мѣстной торговли можетъ быть лучше всего иллюстрировано приведенной ниже таблицей о количествѣ пароходовъ, которые посѣтили портъ Циндао за послѣднія 6 лѣтъ.

	количество пароходовъ.	вмѣстимость въ тоннахъ.
въ 1908 году	446	551.991
» 1909 »	519	692.968
» 1910 »	555	821.563
» 1911 »	618	1.070.701
» 1912 »	785	1.209.154
» 1913 »	936	1.290.556

Количество пароходовъ, посѣтившихъ портъ Циндао въ 1913 году, и ихъ вмѣстимость распредѣляются по національностямъ флаговъ слѣдующимъ образомъ.

Русскій	13	парох.	съ	груз.	вмѣст.	12.292 т.
Германскій	331	»	»	»	»	572.062 »
Американскій . . .	17	»	»	»	»	35.238 »
Китайскій	48	»	»	»	»	28.587 »
Англійскій	254	»	»	»	»	408.976 »
Французскій	4	»	»	»	»	13.067 »
Японскій	260	»	»	»	»	222.693 »
Норвежскій	8	»	»	»	»	12.939 »
Австрійскій	1	»	»	»	»	3.440 »

Китайскіе таможенные доходы въ отчетномъ году достигли 1.884.413 таелей [1]), противъ 1.670.029 таелей въ 1912 году.

По договору, заключенному въ 1906 году между Германіей и Китаемъ, весь импортъ, идущій въ Циндао, долженъ быть оплаченъ ввозной пошлиной въ такомъ же размѣрѣ, какъ и въ другихъ портахъ Китая, открытыхъ для иностранной торговли. Въ свою очередь, китайская морская таможня уплачиваетъ германской колоніи

---

[1]) одинъ таель равняется 2,23 рублямъ.

20% импортной пошлины. Такимъ путемъ получается сумма въ 768.920 марокъ.

Что же касается вывозной пошлины, то въ интересахъ циндаоскихъ заводовъ и фабрикъ, а особенно въ интересахъ открывающихся въ скоромъ времени новыхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, при переговорахъ съ китайской таможней было объявлено, что всѣ предметы производства этихъ фабрикъ и заводовъ, предназначенные для ввоза въ Китай сухимъ путемъ, свободны отъ пошлины; съ тѣхъ же товаровъ, но ввозимыхъ въ страну моремъ, пошлина будетъ взиматься въ уменьшенномъ размѣрѣ.

Размѣры ввоза опредѣляются слѣдующими цифрами, по сравненію съ 1912 годомъ.

	1912 годъ.		1913 годъ.	
Различныя хлопчатобумажныя матеріи	1.897.251	куск.	2.209.061	куск.
Нитки	286.397	пик.	341.710	пик.
Шерстяныя матеріи	1.687	куск.	2.296	куск.
Металлы	206.953	пик.	256.516	пик.
Краски:				
анилиновая	224.600	таел.	312.563	таел.
индиго	29.385	пик.	36.192	пик.
Керосинъ:				
американскій	10.690.769	галл.	5.116.617	галл.
русскій	1.529.920	галл.	1.754.962	галл.
съ о. Суматры	4.401.490	галл.	2.529.676	галл.

Кромѣ того было ввезено значительное количество спичекъ, сахара, лѣса, желѣзнодорожныхъ матеріаловъ, бумаги, цемента и проч.

Среди же предметовъ вывоза можно отмѣтить слѣдующіе.

	1912 годъ.	1913 годъ.
Сѣмена земляныхъ орѣховъ	791.000 пик.	910.635 пик.
Земляные орѣхи въ скорлупѣ	38.000 »	114.849 »
Хлопокъ.	69.909 »	48.274 »
Щетина	2.332 »	3.673 »
Коровьи кожи . . .	28.561 »	38.846 »
Бобовое масло . . .	38.749 »	26.677 »
Соломенныя ленты . .	103.742 »	87.293 »

Развитіе торговли съ Владивостокомъ можетъ быть лучше всего иллюстрировано числомъ пароходовъ, отправленныхъ изъ Циндао во Владивостокъ.

въ 1908 году.	29 пароходовъ
» 1909 »	41 »
» 1910 »	36 »
» 1911 »	41 »
» 1912 »	60 »
» 1913 »	90 »

При этомъ, однако, надо замѣтить, что число пароходовъ 1913 года не можетъ быть признано нормальнымъ, такъ какъ, вслѣдствіе сильной конкуренціи между пароходными обществами, много пароходовъ, въ особенности японскихъ, было отправлено изъ Циндао съ недостаточнымъ фрахтомъ.

Число китайскихъ рабочихъ, которые выѣхали въ 1913 году изъ Циндао во Владивостокъ, было меньше, чѣмъ въ предшествовавшемъ году, а именно—5.700, противъ 6.800 въ 1912 году.

Циндао никогда не можетъ конкурировать съ Чифу, портъ котораго остается главнымъ центромъ для переселенія сезонныхъ китайскихъ рабочихъ, идущихъ весной въ Приморскую Область.

Главнымъ предметомъ экспорта въ Циндао является скотъ, вывозъ котораго съ каждымъ годовъ увеличивается и въ отчетномъ году достигъ значительныхъ размѣровъ.

Всѣ стѣсненія китайскихъ властей вывоза скота, путемъ разрѣшенія вывозить только опредѣленное число головъ, были устранены въ 1912 году, и число экспортируемаго скота было слѣдующее.

изъ Тяньцзина	вывезено	8.623	головы
» Чифу	»	751	»
» Вэй-хай-вэя	»	348	»
» Циндао	»	22.893	»
» Шанхая	»	1.621	»
Изъ всѣхъ китайскихъ гаваней		33.236	головъ.

Число головъ скота, вывезеннаго въ 1913 году, было вдвое больше, чѣмъ въ 1912 году, а именно—51.779 головъ, на сумму около 5 милліоновъ рублей.

Затѣмъ слѣдуютъ соломенныя ленты, которыхъ вывезено на 4.000.000 рублей, китайскіе орѣхи—на 3.000.000 рублей, каменный уголь—на 1.500.000 рублей.

Скотъ вывозится не только изъ Шандунской провинціи, но также изъ далекихъ и богатыхъ китайскихъ провинцій, какъ, напримѣръ,

Шанси, Хонанъ и Шенси. Но въ виду того, что Цинанфу является центральнымъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ, тамъ и находится главный рынокъ скота, гдѣ всѣ циндаоскіе экспортеры принуждены покупать скотъ.

Несмотря на то, что цифры вывоза скота были такія громадныя, цѣны на скотъ въ отчетномъ 1913 году не были значительно повышены, противъ предшествовавшаго 1912 года, что можетъ быть хорошимъ доказательствомъ богатства скота во внутреннихъ провинціяхъ Китая.

Экспортомъ скота занимались въ послѣднее время 7 фирмъ, изъ коихъ двѣ русскія, двѣ нѣмецкія и три американскія.

Въ цѣляхъ воспрепятствованія монополизаціи мясного рынка и обезпеченія независимости ветеринарныхъ врачей отъ мясопромышленниковъ, Военнымъ Губернаторомъ Приморской Области въ 1913 году былъ откомандированъ въ Циндао правительственный ветеринарный врачъ, которому былъ порученъ осмотръ скота и мяса для всѣхъ мясопромышленниковъ, получившихъ разрѣшеніе на импортъ скота.

Въ концѣ 1913 года и въ началѣ текущаго 1914 года начинается совершенно новый и непосредственный вывозъ земляныхъ орѣховъ въ Россію черезъ Одессу. Отъ января до іюня существуетъ теперь ежемѣсячное пароходное сообщеніе изъ Циндао прямо въ Одессу. Въ мартѣ мѣсяцѣ текущаго года ушли два парохода: До-

бровольнаго Флота и другой Сѣвернаго Пароходнаго Общества въ г. Петроградѣ.

Всего же до 1 мая 1914 года было отправлено 4 парохода и на нихъ было вывезено 37.305 пикулей, или 46.294 мѣшка китайскихъ орѣховъ, а именно: 30 января 1914 года на пароходѣ Сѣвернаго Общества «Сибирь» — 8.235 пикулей или 10.691 мѣшокъ; 15 марта на пароходѣ Добровольнаго Флота «Владиміръ» — 6.393 пикуля или 5.272 мѣшка; 17 марта на пароходѣ Сѣвернаго Общества «Клавдій Оланьонъ»—13.071 пикуль или 13.576 мѣшковъ; 20 апрѣля на пароходѣ Сѣвернаго Общества «Звороно»—9.606 пикулей или 14.755 мѣшковъ.

Значительное вліяніе на развитіе и улучшеніе пароходства оказываетъ основаніе Добровольнымъ Флотомъ съ 5 декабря 1913 года регулярнаго пароходнаго сообщенія между Владивостокомъ и Циндао. Въ теченіе этого времени (съ декабря 1913 года до 1 мая 1914 года) Циндао посѣтили 11 разъ пароходы Добровольнаго Флота, на которыхъ выѣхало и пріѣхало не мало пассажировъ.

Кромѣ скота и мяса въ 1913 году были вывезены изъ Циндао во Владивостокъ слѣдующіе товары.

Яйца	27.050.600	шт.	на	178.534	таел.
Сало	11.275	пик.	»	124.024	»
Жиръ	623	»	»	8.334	»
Соль	3.005	»	»	1.018	»
Бобовое масло . . .	563	»	»	5.908	»
Чеснокъ	599	»	»	6.589	»

*

Фрукты	2.641	пик.	на	5.667	тael.
Овощи	14.165	»	»	16.008	»
Гранитный камень .	—			6.782	»
Каменный уголь . .	1.388	»	»	7.078	»

Что же касается ввоза изъ Россіи, то таковой очень незначителенъ. Въ 1912 году общая цѣнность русскаго ввоза изъ Владивостока составляла около 60.000 таелей; въ 1913 же году возвысилась до 105.152 таелей, т. е. на 40% больше.

Среди предметовъ ввоза заслуживаютъ вниманія слѣдующіе.

Рыба и рыбные продукты	14.805	пик.	на	51.590	тael.
Масло	339	»	»	15.313	»
Лѣсъ.				5.734	»
Кукуруза.	430	»	»	1.320	»
Отруби.	331	»	»	503	»
Морская капуста	527	»	»	1.318	»
Картофель	836	»	»	1.374	»
Опіумъ.	450	»	»	9.150	»
Овесъ	115	»	»	354	»

Въ китайской официальной статистикѣ отмѣчается лишь прямой ввозъ изъ Владивостока, поэтому трудно установить общую цѣнность русскаго ввоза черезъ Харбинъ, Дальній и Шанхай.

Ввозъ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ въ отчетномъ году можно оцѣнить на сумму не меньше 370.000 таелей, причемъ въ эту сумму включенъ весь ввозъ въ Шандунскую провинцію черезъ Циндао.

Въ теченіе первой трети текущаго 1914 года было уже вывезено русской мануфактуры, приблизительно, на 170.000 рублей.

Ввозомъ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ занимаются слѣдующія фирмы: 1) Товарищество ситцевой мануфактуры Эмиль Циндель, имѣющее собственное отдѣленіе въ Циндао на Фридрихъ штрассе; 2) Т-во Альберта Гюбнера, представителемъ котораго въ Циндао является крупная и богатая китайская фирма Хангъ-сянгъ-хо; 3) Даниловская мануфактура, агентъ коей — нѣмецкая комиссіонерская фирма Мэйръ и К⁰, и 4) Товарищество Н. Н. Коншина, агентомъ коего служитъ нѣмецкая комиссіонерская фирма Карловицъ и К⁰.

Несмотря на то, что нѣмецкія и другія иностранныя комиссіонерскія фирмы стремятся сосредоточить въ своихъ рукахъ весь импортъ въ Циндао и работаютъ усиленно противъ непосредственной русской торговли съ китайцами, всетаки русскимъ фирмамъ надлежало бы вести торговлю непосредственно съ китайцами только въ германской колоніи—Циндао и лишь при соблюденіи слѣдующихъ двухъ условій: 1) китайская фирма должна дать русской фирмѣ денежную гарантію, какъ это дѣлаютъ всѣ компрадоры мѣстныхъ европейскихъ фирмъ, или 2) китайская фирма должна дать русской фирмѣ имущественный залогъ, который былъ бы зарегистрованъ въ германскомъ судѣ.

Безъ такихъ предварительныхъ гарантій русскія фирмы безусловно рискуютъ большими потерями и, въ случаѣ неплатежа долговъ, должны обращаться къ германскому суду, что сопряжено

съ большой потерей времени и иногда, если китаецъ скроется изъ Циндао на китайскую территорію, потерей капитала.

Неудобствомъ для русскихъ торговцевъ можетъ явиться и то обстоятельство, что для германскаго суда нужна довѣренность на нѣмецкомъ языкѣ, такъ какъ и вся судебная процедура въ Циндао совершается на нѣмецкомъ языкѣ.

Россійское Вице-Консульство, въ цѣляхъ взысканія долговъ съ китайскихъ фирмъ, можетъ лишь представлять китайцамъ къ уплатѣ векселя и прочія обязательства, выданныя ими русскимъ фирмамъ, но, въ случаѣ отказа отъ платежа, вынуждено, какъ это уже неоднократно бывало, направлять русскихъ векселедержателей въ германскій судъ.

Желательно было бы, конечно, чтобы крупныя московскія мануфактурныя фирмы открыли въ Циндао собственныя отдѣленія, какъ это уже сдѣлано т-вомъ Эмиль Циндель.

Назначеніе нѣмецкихъ комиссіонерскихъ фирмъ агентами можетъ быть только временнымъ и не особенно выгоднымъ для русскихъ экспортеровъ, такъ какъ нѣмецкія фирмы являются представителями не только русскихъ, но многихъ европейскихъ фабрикантовъ.

Русско-Азіатскій Банкъ, агентомъ котораго была нѣмецкая фирма Дидрихсенъ и К°., рѣшилъ въ 1914 году открыть самостоятельное отдѣленіе.

Среди остальныхъ русскихъ фирмъ слѣдуетъ отмѣтить фирму «Торговый Домъ Братья Бурлаковы» (скотопромышленники), какъ первую русскую фирму, которая была въ Циндао зарегистрована въ 1911 году.

Что касается горной промышленности въ Шандунской провинціи, то на копяхъ германско-шандунскаго желѣзнодорожнаго общества въ 1913 году было добыто 613.000 тоннъ каменнаго угля, противъ 573.000 тоннъ въ 1912 году, изъ которыхъ 199.000 тоннъ было выработано на копи Фангъ-цэ и 414.000 тоннъ—на копи Хунгъ-шанъ, гдѣ каменный уголь по качеству гораздо лучше, чѣмъ въ Фангъ-цэ.

О размѣрахъ сбыта каменнаго угля можно судить по слѣдующей таблицѣ.

	Хунгъ-шанъ.	Фангъ-цэ.
	Въ тоннахъ.	
Собственное употребленіе на копяхъ	71.200	69.600
Продано на мѣстѣ	38.000	16.200
Продано вдоль желѣзной дороги .	110.300	52.100
Употреблено желѣзной дорогой . .	19.500	14.500
Продано въ Циндао	10.000	41.600
Продано пароходамъ и вывезено изъ Циндао	165.000	5.000
	414.000	199.000

Въ Шандунской провинціи кромѣ нѣмецкаго общества функціонируютъ также слѣдующія чисто китайскія копи: 1) копи къ юго-востоку отъ Пошана добываютъ около 15.000 тоннъ; 2) копи у Та-вен-коу по Тяньцзинъ-Пукоу желѣзной до-

рогѣ—около 50.000 тоннъ; 3) копи Чунгъ-цзингъ у И-цзіена, находящіяся теперь подъ надзоромъ нѣмецкаго инженера, вслѣдствіе тѣсныхъ сношеній съ Тяньцзинъ-Пукоу желѣзной дорогой — около 180.000 тоннъ, и 4) маленькія копи у И-чу-фу—около 10.000 тоннъ. Всю добычу каменнаго угля въ Шандунской провинціи можно опредѣлить въ 1.000.000 тоннъ.

Нѣмецкому обществу удалось продать добытый каменный уголь безъ всякихъ затрудненій, но китайское общество у По-ша-на, главный рынокъ котораго находится въ гор. Цинанфу, пострадало, вслѣдствіе конкуренціи каменнаго угля изъ И-цзіена.

Въ Цинанфу были также доставлены каменный уголь изъ провинціи Хонанъ по рѣкѣ Хуанъ-хо и съ сѣвера—кайпинскій уголь. Вся сѣверно-китайская добыча каменнаго угля, включая Маньчжурію, увеличилась въ послѣдніе 5 лѣтъ съ 1,5 милліона до 6 милліоновъ тоннъ, а вывозъ—съ 0,5 милліона до 2 милліоновъ тоннъ, тогда какъ въ Японіи съ 1902 года до 1912 года—отъ 9,7 милліоновъ до 19,6 милліоновъ тоннъ, но вывозъ изъ послѣдней остался на цифрѣ около 3 милліоновъ тоннъ.

III.

Донесеніе Управляющаго Императорскимъ Россійскимъ Консульствомъ въ Гиринѣ.

Торговый отчетъ за 1913 годъ.

Вслѣдствіе исключительнаго значенія путей сообщенія для торговли, торговый округъ Консульства въ Гиринѣ не сходится съ административно-судебнымъ. Въ означенный округъ можетъ входить лишь часть Гиринской провинціи съ торговымъ центромъ—городомъ Гириномъ. Остальные районы—Хуньчуньскій, Яньцзисяньскій и на сѣверъ отъ Китайской Восточной желѣзной дороги между рѣками Сунгари и Уссури не могли быть обслѣдованы въ торговомъ отношеніи.

Вслѣдствіе этого въ торговый округъ Консульства въ Гиринѣ входятъ слѣдующіе уѣзды: Гиринскій, Шуань-янъ-сянь, (отчасти), Дэ-хуй-сянь (въ малой степени), Пань-ши-сянь, Мэнъ-цзянъ-сянъ, Хуа-дянь-сянь, Шу-лань-сянь, Юй-шу-сянь (въ малой степени), У-чанъ-сянь (отчасти), Нинъ-ань-сянь (въ малой степени).

Число жителей уѣздовъ, непосредственно зависящихъ отъ Гирина равняется, какъ это усматривается изъ нижепомѣщенной таблицы, не болѣе 1.000.000, причемъ болѣе половины этой суммы приходится на Гиринскій уѣздъ. Число жителей прилегающихъ уѣздовъ,

въ извѣстной степени зависящихъ отъ гиринскаго торговаго округа, достигаетъ 1½ милліона человѣкъ. Самъ городъ Гиринъ, по свѣдѣніямъ 1912 года (за 1913 годъ свѣдѣнія еще не собраны) имѣлъ 78.717 жителей.

Народонаселеніе Гиринской провинціи.

Уѣзды.	Число дворовъ [1]).	Мужчинъ [1]).	Женщинъ [1]).	Число дворовъ [2]).	Людей [2]).	Населенія [3]).
Цзилинь	61.030	238.141	181.147	69.810	628.717	561.000
Чанчунь	68.051	316.934	273.269	79.858	591.240	514.000
Синьчэнъ	46.691	185.893	152.824	48.040	380.760	381.000
Шуанчэнъ	62.461	209.874	195.017	60.948	422.677	434.000
У-чанъ	34.073	131.131	102.010	34.020	228.764	215.000
Илань	7.184	23.408	16.714	7.123	42.770	41.0 0
Биньсянь	38.283	145.917	117.064	38.283	267.899	247.000
Мишань	1.856	6.533	3.237	1.856	9.820	10.000
Нинань	15.761	56.230	43.112	15.927	59.298	95.000
Яньцзи	6.885	23.969	17.169	18.094	105.087	105.000
	12.012	35.500	28.760	—	—	—
Линьцзянъ	285	1.087	728	321	1.895	2.000
Итунь	40.576	171.380	176.248	40.376	313.072	308.000
Мынцзянъ	2.132	6.889	3.649	2.101	10.920	11.000
Суйюань	257	1.003	204	160	1.207	1.000
Бинцзянъ	9.508	36.616	23.444	5.280	50.054	21.000
Юйшу	68.392	205.424	207.958	66.393	472.198	519.000
Дуннинъ	1.746	5.914	1.599	1.746	8.473	8.000
Хуньчунь	7.085	22.292	14.261	6.884	39.785	40.000
Хулинъ	569	1.807	406	569	2.213	2.000
Нунань	38.258	318.738	312.231	38.396	431.999	432.000
Чанлинъ	13.429	57.887	51.215	14.091	92.672	93.000
Чаншоу	15.628	54.579	39.375	15.628	93.954	94.000
Дуньхуа	6.151	20.117	12.840	5.575	31.681	32.000
Дэ-хуй	32.934	148.134	141.118	33.458	328.491	328.000
Фанъ-Чжэнъ	6.252	24.093	18.543	6.213	41.955	42.000

[1]) Свѣдѣнія, добытыя Консульствомъ до половины 1913 года.

[2]) Свѣдѣнія 1911 года.

[3]) Свѣдѣнія Казенной Палаты (Го-шуй-тянъ) за 1912 годъ.

Уѣзды.	Число дворовъ.	Мужчинъ.	Женщинъ.	Число дворовъ.	Людей	Населенія.
Пань-ши	30.696	96.525	67.985	30.075	168.185	161.000
Хуа-дянь	10.296	37.983	23.211	10.293	61.181	61.000
Хуа-чуань . . .	5.163	17.936	14.439	3.982	33.244	33.000
Шуан-янъ . . .	27.169	129.020	104.714	27.169	233.734	231.000
Шу-лань	27.702	105.366	83.685	27.715	189.051	189.000
Му-линъ	932	3.051	1.166	932	4.216	4.000
О-му	7.165	20.446	17.097	8.466	37.613	37.000
Фу-цзинь	1.559	6.896	6.228	1.559	12.124	12.000
Вань-цинъ . . .	3.381	11.107	8.325	3.381	19.432	19.000
А-чэнъ	25.502	82.220	74.359	25.502	156.569	157.000
Жао-хэ.	173	784	176	190	1.061	1.000
Нэ-лунъ	12.398	33.650	26.277	12.398	59.927	54.000
Итого . . .	747.625	2.994.474	1.499.723	762.822	5.670.838	5.395.000

Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ видно, что при слабыхъ покупныхъ способностяхъ китайцевъ округъ Гиринскаго Консульства не можетъ считаться емкимъ. По свѣдѣніямъ торговой палаты города Гирина, потребность населенія для покупки, главнымъ образомъ, иностранныхъ товаровъ выражается на каждаго человѣка въ 3 доллара. Слѣдовательно оборотъ иностранной ввозной торговли Гирина не можетъ быть болѣе 3-хъ милліоновъ долларовъ—гиринскихъ, т. е. около 2-хъ милліоновъ рублей.

Въ 1913 году перешла къ постоянной эксплоатаціи открывшаяся еще въ 1912 году Гиринъ-Чанчуньская желѣзная дорога (цзи-чанъ-тѣлу)—первое звено той артеріи, которая должна прорѣзать съ запада на востокъ Гиринскую провинцію и которая имѣетъ, несомнѣнно, большое стратегическое и экономическое значеніе для Японіи. Дорога эта, какъ и можно было то предви-

дѣть, прекратила гужевое движенiе по тракту Гиринъ-Чанчунъ. По имѣющимся свѣдѣнiямъ, лишь западная часть означеннаго тракта на западъ отъ перевала Ту-мынь-линъ еще можетъ конкурировать съ Гиринъ-Чанчуньской желѣзной дорогой.

Новая дорога, несомнѣнно, должна была бы оживить край. Однако политическiя неурядицы, безденежье китайской казны и обезцѣненiе дяо были настолько сильнымъ противовѣсомъ, что въ дѣйствительности ввозная торговля все таки за 1913 годъ была въ весьма стѣсненномъ положенiи, и лишь вывозная торговля благодаря японцамъ оживилась. Японцами вывозились въ большемъ, чѣмъ ранѣе, количествѣ лѣсъ, бобы и пшеница. Съ 1-го по 6-й включительно мѣсяцъ 1913 года, по оффицiальнымъ свѣдѣнiямъ, Гиринъ-Чанчуньская дорога перевезла товаровъ повагонно 2.696.628 пудовъ, мелкихъ товаровъ—159.570 пудовъ и пассажировъ—113.185 человѣкъ.

Постройка восточнаго звена трансъ - Гиринской желѣзной дороги—Гиринъ-Хорiенской желѣзной дороги—пока изъ области проектовъ еще не выходила.

Другой важный путь Гиринской провинцiи—водный по рѣкѣ Сунгари—оживляетъ ее не менѣе, чѣмъ желѣзная дорога. По рѣкѣ происходитъ сплавъ лѣса и двигаются джонки, перевозящiя хлѣбъ, дрова, бобы и проч. Джоночное движенiе и число джонокъ оффицiальнымъ путемъ не-

удалось опредѣлить, Сильное обмелѣніе Сунгари къ концу 1913 года значительно замедлило движеніе какъ джонокъ, такъ и плотовъ.

Дѣятельность русскаго парохода, совершающаго рейсы между Гириномъ и Таоалайчжао, за годъ замѣтно упала, по сравненію съ 1912 годомъ, какъ то видно изъ прилагаемой таблицы.

Перевезено:	1912 г.	1913 г.
пассажировъ. . .	6.476 человѣкъ.	2.953 пудовъ.
грузовъ	38.820 пудовъ	5.763 »

Помимо неблагопріятнаго состоянія погоды, на пониженіе дѣятельности этого парохода повліяла и вновь открытая Гиринъ-Чанчуньская желѣзная дорога, функціонирующая регулярно.

Китайскими властями обращено вниманіе, главнымъ образомъ, для облегченія колонизаціи, и на грунтовыя дороги къ окраиннымъ уѣздамъ, но въ виду отсутствія средствъ у нихъ пока трудно надѣяться на выполненіе ихъ плановъ.

Въ 1913 году главнѣйшимъ препятствіемъ для ввоза иностранныхъ товаровъ служило колебаніе курса дяо, на кои продаютъ иностранные товары китайскіе торговцы, уплачивая за нихъ въ кредитъ серебромъ или русскими рублями. Нерѣдко ко времени уплаты за товары соотношеніе дяо къ серебру или рублю оказывалось настолько рѣзкимъ, что по необходимости китайскія фирмы должны были терпѣть убытки. Нѣкоторыя изъ нихъ увлеклись кромѣ того игрой на повышеніе и пониженіе. Вслѣдствіе создавшейся невыгодной

конъюнктуры, многія китайскія фирмы, особенно къ концу года, стали воздерживаться отъ покупокъ вообще или дѣлали ихъ въ меньшемъ числѣ. На безпорядокъ, вносимый въ торговлю, жалуются до сихъ поръ какъ китайскіе, такъ и иностранные торговцы. Попытки мѣстныхъ китайскихъ властей перейти на доллары до сихъ поръ не увѣнчались успѣхомъ, такъ какъ установленіе доллароваго обращенія требовало запаса серебра, котораго достать было неоткуда.

Въ нѣкоторой степени препятствовали торговлѣ и хунхузы, дѣятельность которыхъ была особенно замѣтна лишь въ отдаленныхъ мѣстахъ, гдѣ она тормозила колонизацію, и въ Чанчунѣ.

За 1913 годъ на русской торговлѣ неблагопріятно сказалось стремленіе русскихъ торговцевъ при заключеніи сдѣлокъ обходиться безъ посредства Консульства, несмотря на незначительность размѣра консульской пошлины, вслѣдствіе чего нѣкоторые изъ нихъ потерпѣли убытки, не будучи освѣдомлены въ денежныхъ дѣлахъ и кредитоспособности своихъ контрагентовъ.

Значительно отозвались на распространеніи болѣе дорогихъ европейскихъ товаровъ финансовыя затрудненія китайскаго правительства и обѣдненіе китайской казны, что вызвало сокращеніе штатовъ китайской администраціи и уменьшеніе жалованья ей. Для Гирина, какъ административнаго центра, это обстоятельство имѣетъ первостепенное значеніе, и на него указываютъ

всѣ иностранные торговцы, имъ вызванъ за послѣднее время переходъ китайскаго чиновничества, т. е. китайской интеллигенціи, къ прежнему образу жизни, одеждѣ и проч. не только ради удобства, но и экономіи.

Согласно свѣдѣніямъ торговой палаты въ Гиринѣ, за 1913 годъ было ввезено въ Гиринъ слѣдующее количество товаровъ.

Холстъ (цинъ-шуй-бу)	1.370	тюковъ.
» (да-чи-бу)	1.050	»
» (тао-бу)	2.000	»
Бязь (хуа-ци-бу)	450	»
Дрель (лянь-бу)	7.570	»
Кань-бу (дрель)	5.500	»
Коленкоръ (чжу-бу)	2.000	»
Бумажн. матерія съ ворсомъ (мао-янъ-бу)	3.300	»
Бѣлый коленкоръ (бай-янъ-бу) . .	2.000	»
Твердый бѣлый коленкоръ (пяо-янъ-бай-бу)	1.500	»
Черное полотно (дуй-цинъ-бу) . .	10.000	кусковъ.
Голубое полотно (юй-бай-бу) . . .	15.100	»
Нитки	200	связокъ (тюковъ).
Тонкія нитки	100	тюковъ.
Иностранныя нитки	100	»
Японскія нитки	100	»
Вата (китайская)	300.000	цзинь.
Иностранный крепъ (янъ-чоу) . .	300	штукъ.
Простой атласъ (су-дуань)	500	кусковъ.
Китайскій шелкъ (нинъ-чоу) . . .	3.000	»
Чесунча и фанцза (шань-чоу) . . .	5.000	»
Шерстяная матерія (би-цзи) . . .	100	»
Бархатъ и плисъ (цзинъ-цзяо-жунъ).	3.000	»

Дворцовый атласъ (со-ку-дуань) . . .	1.000	кусковъ
Атласъ (мо-бэнь-дуань)	500	»
Японскій шелкъ	5.000	»
Европейскій шелкъ (тай-си-дуань) . .	500	»
Черный намбукъ и проч. (цинъ-юй-чоу)	300.000	»
Цвѣтной намбукъ и проч. (со-юй-чоу)	100.000	»
Ланкортъ (ши-бу)	10.000	»
Дриллингъ (да-лянь-бу)	20.000	»
Ситецъ (хуа-янь-бу)	4.000	»
Муслинъ (ша, ло)	2.000	»
Трепанги (хай-шэнь)	2.000	цзинь.
Медузы (хай-чжэ)	5.000	»
Мясо крабовъ (сѣ-жоу)	10.000	»
Рѣчные молюски (цзянь-яо-чжу) . .	200	»
Морскія рыбы (хай-юй)	20.000	»
Морскія водоросли (хай-чжу) . . .	5.000	»
Цинъ-сы-цай	20.000	»
Маленькія морскія креветки . . .	10.000	»
Большія морскія креветки	10.000	»
Морская капуста (хай-цай)	100.000	»
Рыбьи желудки (юй-ту)	1.000	»
Устрицы (бао-юй)	10.000	»
Соленыя рыбы	5.000	»
Ю-юй	5.000	»
Акульи плавники (юй-чи)	2.000	»
Ласточкины гнѣзда (янь-во) . . .	2.000	»
Иностранный сахаръ	5.000	мѣшковъ.
Китайскій бѣлый сахаръ	2.000	»
» красный сахаръ	3.000	»
Леденцы	1.000	»
Сахарная пудра (янь-фынь)	3.000	цзинъ.
Морская съѣдобная трава (хай-чжи)	7.000	пачекъ.

Циновки	2.000	связокъ.
Листовой табакъ (лао-ѣ-янь) . . .	2.000	ящиковъ.
Табакъ и папиросы	10.000	»
Керосинъ	60.000	»
Свѣчи иностранныя	100.000	фунтовъ.
Спички	100.000	ящиковъ.
Чай	90.000	цзинь.
Вино (шао-синъ-цзю).	2.000	бутылей.
Ханшинъ (бай-цзю)	10.000.000	цзинь.
Пиво	100.000	бутылокъ.
Фрукты.	10.000	корзинъ.
Иностранныя краски.	50.000	банокъ.
Китайскія краски	100.000	цзинь.
Земляные орѣхи (ло-луа-шэнъ) . .	200	мѣшковъ.
Кунжутное масло	100.000	цзинь.
Каменный уголь.	5.000.000	»
Соль	3.000.000	»

Точное установленіе классификаціи всѣхъ обращающихся на гиринскомъ рынкѣ тканей пока затруднительно.

Наибольшимъ распространеніемъ пользуются, холстъ (цинъ-шуй-бу), дрель, простое полотно, китайскій шелкъ-нинчоу, китайская че-сун-ча,: бархатъ и плисъ, японскій шелкъ, намбукъ, ланкордъ, сициліенъ и прежде всего конечно дешевые сорта ихъ. Преобладаніе какого либо рисунка или цвѣта установить невозможно. Въ настоящее время всѣ рисунки идутъ болѣе или менѣе одинаково, и требованіе на нихъ опредѣляется вкусомъ потребителя.

Продажею русской мануфактуры въ Гиринѣ занимались въ 1913 году фирмы: Викула Морозовъ съ С-ми, Эмиль Циндель и Альбертъ Гюбнеръ. Фирма Викула Морозовъ съ С-ми продала: молескина № 4 на 2.000 рублей, сукна—

на 2.000 рублей, плиса—на 9.000 рублей, сициліена—на 4.000 рублей, діагонали—на 1.000 рублей, намбука—на 200 рублей, матласе на 500 рублей, рубчика—на 300 рублей, миткаля—на 300 рублей, а всего разныхъ матерій—на 20.000 рублей.

Фирма Эмиль Циндель продала: (съ 15 апрѣля 1913 года по 15 апрѣля 1914 года[1]), ситца набивного $^4/_4$—2.608 кусковъ, мебельнаго—364 куска, гладкаго—199 кусковъ, ланкорда—102 куска, канифаса—13 кусковъ, всего 3.286 кусковъ, на сумму 26.288 рублей.

Обѣ указанныя выше фирмы работаютъ черезъ китайскаго представителя, который, конечно, и дешевле и ближе къ китайскимъ торговцамъ. Этотъ способъ веденія дѣла слѣдовало бы рекомендовать для тѣхъ мѣстъ, гдѣ требуется еще выяснить положеніе торговли.

Фирма Альбертъ Гюбнеръ продала по частнымъ свѣдѣніямъ, не болѣе 1.000 кусковъ, стоимостью, вѣроятно, около 8.000 рублей. Работаетъ она черезъ пріѣзжающаго въ Гиринъ изъ Куаньченцзы своего компрадора.

Фирма М. и А. Пинесъ за 1913 годъ продала одѣялъ на 6.600 рублей. Фирма Жэнь-тай-янъ-ханъ (бывшая русско-подданнаго Фукса), но перешедшая со всѣмъ составомъ къ английской фирмѣ Ванъ-Эссъ, продала мануфактуры и одѣялъ на 6.000 рублей.

Помимо русскихъ распространеніемъ русской

[1]) Каковая продажа, приблизительно, соотвѣтствуетъ вообще годовому обороту.

мануфактуры занимались и китайскія фирмы, выписывающія товаръ изъ Харбина, едвали однако въ значительномъ количествѣ. Фирма Ли-хуа-синъ-фу-дянь продала русской мануфактуры на 2.000 рублей слишкомъ. Не болѣе чѣмъ на 2.000—3.000 рублей продано русской мануфактуры фирмами: Сы-хэнъ, Тунъ-цинъ-хунъ и другими.

Такимъ образомъ всего на гиринскомъ рынкѣ продано русской мануфактуры, приблизительно, на 72.000 рублей.

Изъ остальныхъ статей ввоза для русской торговли имѣютъ значеніе трепанги (хай-шэнъ), вывозимые, повидимому, на незначительную сумму изъ Владивостока, сахаръ, табакъ. керосинъ, свѣчи, спички, вино и пиво, мука, парфюмерія.

Русскій сахаръ, а въ томъ числѣ и конфекты, поступаетъ въ Гиринъ изъ Харбина и продается въ незначительномъ количествѣ, всего на сумму 2.000 рублей по 20 центовъ за фунтъ (цзинь).

Продажей русскихъ папиросъ занимаются въ Гиринѣ три фирмы: Ли-хуа-синь-фу-дянь, Жэнь-тай-янъ-ханъ, Тянь-чанъ-дунъ, продавшія ихъ на сумму 750 рублей. Несомнѣнно, русскія папиросы продаются въ меньшемъ числѣ и въ нѣкоторыхъ другихъ магазинахъ, но вся продажа табака не можетъ превысить 1.000 рублей. Изъ русскихъ табачныхъ издѣлій идутъ болѣе дорогіе сорта, съ дешевыми же сортами табачныхъ издѣлій иностранныхъ—американскихъ и японскихъ—таковыя же русскія конкурировать не могутъ, въ виду ихъ дешевизны и рекламированія.

Anglo-American Tobacco Company довела рекламу до совершенства. За прошлый 1913 годъ она продала 350 ящиковъ папиросъ, преимущественно марки «пиратъ», по 238 гиринскихъ долларовъ за ящикъ. Болѣе дорогихъ сортовъ табака по 50, 75 и 80 долларовъ за ящикъ было продано всего 700 ящиковъ, итого 1.050 ящиковъ, на сумму 105.000 долларовъ, или около 75.000 рублей.

Греческихъ папиросъ фирмы Протопапосъ продано 250 яшиковъ по 80 долларовъ.

Въ значительномъ количествѣ продаются также японскія табачныя издѣлія, но размѣръ торговли ими не удалось установить.

За 1913 годъ было продано русскаго керосина Нобеля 4.375 ящиковъ, приблизительно, на 16.000 рублей, американскаго керосина Standard Oil Company—37.730 ящиковъ и Восточно-Азіатскаго—13.420 ящиковъ. Всего за 1913 годъ продано керосина на пять тысячъ ящиковъ болѣе, чѣмъ въ 1912 году.

Свѣчи и спички продаются въ Гиринѣ почти исключительно японскія и китайскія, особенно спички, вслѣдствіе ихъ дешевизны. Дешевыхъ сортовъ спичекъ обращается въ Гиринѣ 6—7 сортовъ, хорошихъ—два сорта, кромѣ русскихъ. Русскія спички и свѣчи продаются въ небольшомъ количествѣ, не болѣе, какъ на 1.500 рублей, главнымъ образомъ—бывшею фирмою русскаго подданнаго Фукса. Статья эта не можетъ прогрессировать, въ виду конкуренціи японцевъ, которые предполагаютъ въ теченіе 1914 года

открыть въ Гиринѣ свою спичечную фабрику, съ выдѣлкою спичекъ по русскому образцу.

Русскаго вина и пива за 1913 годъ продано, главнымъ образомъ, магазиномъ Жэнь-тай-янъ-ханъ (бывшій Фукса) на 3.000 рублей. Въ Гиринѣ въ значительномъ ходу дешевыя вина и среди нихъ поддѣлки.

За послѣднее время значительно увеличился ввозъ муки. Отдѣленіе Восточно-Иркутскаго мукомольнаго товарищества, открывшееся въ концѣ 1913 года, продало съ 15 ноября по 31 декабря 1913 года муки 27.293 пуда, на сумму около 50.000 рублей. Русское мукомольное товарищество за 1913 годъ продало 6.000 кулей по 1 пуду 15 фунтовъ, на сумму 13.256 рублей 25 копѣекъ, черезъ пріѣзжающаго въ Гиринъ агента.

Ввозъ муки изъ Харбина едва ли можетъ прогрессировать, такъ какъ въ самомъ Гиринѣ у нея появился серьезный конкурентъ— паровая вальцовая мельница китайской компаніи Юй-шунь-гунъ-сы, имѣющей уже паровыя мельницы въ Хай-линѣ (станція Китайской Восточной желѣзной дороги) и въ Нингутѣ, гдѣ мельница еще лучше оборудована, чѣмъ въ Гиринѣ. Вновь построенная 5-ти этажная мельница оборудована машинами черезъ русскую строительнтю контору Антона Эрлангера, его монтерами. Помолъ разсчитанъ на 2.500 пудовъ въ сутки. При заблаговременномъ запасѣ зерна мельница эта можетъ совершенно прекратить торговлю

русской мукою. Нормальное функціонированіе мельницы обезпечено наймомъ русскихъ крупчатника и механика.

Помимо паровой мукомольной мельницы, въ Гиринѣ имѣются паровая размольная мельница съ размоломъ около 200 пудовъ въ сутки и 32 мельницы на жерновахъ съ конною тягою.

Зерно въ Гиринъ для указанныхъ мельницъ доставляется водою по Сунгари изъ У-ко-шу (уѣзда Юй-шу-сянь) и Шан-хэ-фань зимою по грунтовой дорогѣ. Земледѣльцы окрестныхъ деревень, несомнѣнно, скоро приспособятся къ новой потребности въ пшеницѣ и будутъ сѣять ее около Гирина.

За 1913 годъ компанія Юй-шунь-гунъ-сы (мянь-фынь) продала своей муки, привезенной по грунтовой дорогѣ изъ Нингуты, на сумму около 220.000 рублей.

Товары русской парфюмеріи въ Гиринѣ продаются спеціальнымъ представителемъ фирмы Чепелевецкаго, коимъ продано ихъ на 2.000 рублей за 1913 годъ, фирмою Жэнъ-тай-янъ-ханъ (бывшая Фукса)—на 2.000 рублей, Ли-хуа-синь-фу-дянъ—на 1.000 рублей, фирмою Тянь-чэнъ-дунъ—на 160 рублей, а всего вмѣстѣ съ мелкими фирмами—на 6.000 рублей. Между прочимъ, въ Гиринѣ продается болѣе дешевая подделка парфюмеріи Чепелевецкаго.

Разныхъ другихъ товаровъ продано: шапокъ изъ Москвы бывшею фирмою Фукса на 2.000 рублей, консервовъ ею же и фирмою Тянь-чэнъ-

дунъ — на 2.050 долларовъ, бѣлья и платья ею же— на 4.000 рублей, скобяныхъ товаровъ ею же, фирмами Тянь-чэнъ-дунъ, Ли-хуа-синьфу-дянъ и Ванъ-си-тинъ—на 3.530 рублей, обуви ею же и Тянь-чэнъ-дунъ—на 890 рублей, другихъ товаровъ разными фирмами—на 2.200 рублей, а всего—на 12.570 рублей.

Общій итогъ русской торговли такимъ образомъ выразился въ суммѣ 177.500 рублей.

Какъ указано выше, для русскихъ товаровъ нѣтъ другихъ препятствій кромѣ ихъ сравнительной дороговизны. Русскіе товары считаются доброкачественными. Слѣдуетъ отмѣтить и вообще доброжелательное отношеніе къ русскимъ, наблюдаемое особенно среди китайской интеллигенціи гор. Гирина, между которой немало лицъ, говорящихъ по русски. Въ этомъ выразилось вліяніе, несомнѣнно благотворное, существовавшаго въ Гиринѣ русско-китайскаго филологическаго училища. Что же касается простого народа, то онъ въ массѣ, конечно, находится подъ впечатлѣніемъ дешевизны, какъ наиболѣе понятнаго и бросающагося въ глаза качества, при приблизительномъ сходствѣ товаровъ по внѣшнему виду.

Предметами вывоза являются слѣдующіе товары.

Жэнь-шэнь лучшаго качества	600	лянъ [1])
Разные другіе сорта жень-шэня . .	55.000	лянъ.
Лекарственныя растенія	1.000.000	цзинь (кит. фун.).
Желтые грибы (юань-мо).	400.000	цзинь.
Цвѣтные грибы (хуа-мо)	10.000	»

[1]) одинъ лянъ, равняется $^1/_{16}$ китаискаго фунта.

Вязовые грибы (юй-мо)		20.000	цзинь
Черные грибы (му-эръ)		22.000	»
Табакъ въ листахъ		300.000	кипъ.
Лю-цзы-янь—табакъ		400.000	»
Да-ба-цзы-янъ—табакъ		800.000	»
Пенька		20.000	сноповъ.
Ленъ		200	»
Кунжутъ		300	дань
Сѣмечки тыквъ и арбузовъ		10.000	цзинь.
Индиго		20.000	»
Масло Перилла Оцимоидесъ		3.000	цзинь
Бобовое масло		100.000	цзинь
Кунжутное масло		10.000	»
Мѣха соболей	болѣе	200	шт.
» барсовъ	»	20	»
» выдръ	»	20	»
» лисицъ	»	500	»
» енотовъ	»	300	»
» тигровъ	»	3	»
» барсуковъ	болѣе	100	»
» бѣлокъ	»	1.000	»
» рыси	»	20	»
» хорьковъ	»	2.000	»
» зайцевъ	»	200	»
» кошекъ, волковъ, собакъ, кротовъ, козловъ	до	5.000	»
Шкуры: барановъ		1.000	»
» коровъ		2.000	»
» лошадей		500	»
Бобы		300.000	пудовъ.
Гао-лянъ		240.000	»
Горохъ (сяо-доу)		30.000	»
Пшеница		150.000	»
Пшено (сяо-ми)		450.000	»
Рисъ		15.000	»
Зеленые бобы (цзи-доу)		18.000	»
Чжу-ми		15.000	»
Разные хлѣба		15.000	»
Кукуруза		45.000	»
Бобовые жмыхи		30.000	»
Гречиха		15.000	»
Бай-цзы-ми (родъ проса)		7.000	»
Ханшинъ		5.000.000	цзинь.

Древесный уголь	100.000	пудовъ.
Медъ	20	»
Воскъ	20	»

Изъ указанныхъ выше статей вывоза русскіе принимали участіе лишь въ вывозѣ мѣховъ. Точное количество такого вывоза невозможно установить, такъ какъ часто наѣзжающіе въ Гиринъ мелкіе и болѣе крупные скупщики мѣховъ въ Консульство не являются. Можно признать, что почти всѣ соболя, лисицы и еноты вывезены русскими подданными.

Всего въ Гиринѣ существуютъ 7 мѣховыхъ магазиновъ, торговля которыхъ за 1913 годъ выразилась въ суммѣ 1.857.000 дяо, т. е. около 200.000 рублей.

Въ вывозѣ хлѣбовъ русскіе въ Гиринскомъ округѣ не принимаютъ участія.

Дальнѣйшее развитіе какъ ввозной, такъ и вывозной торговли Китая въ значительной мѣрѣ зависитъ прежде всего отъ расширенія колонизаціи, имѣющей для земледѣльческаго Китая первостепенное значеніе, затѣмъ отъ развитія промышленности и особенно отъ проникновенія въ Китай иностраннаго капитала.

На колонизацію китайское правительство въ настоящее время обратило дѣйствительно серьезное вниманіе. Колонизируются преимущественно окраинные уѣзды. Изъ нижепомѣщенной таблицы видно современное состояніе колонизированныхъ земель Гиринской провинціи.

Количество распаханных и нераспаханных земель за 1912 годъ.

Распаханныя земли (въ му).

Уѣздъ.	Горныя.	Равнинныя.	Песчаныя.	Подъ садами.	Травой и озерами.	Итого.
Гиринъ	1.667.701	455.442	25.315	655	—	2.149.113
Чаньчунъ	—	2.750.495	—	42.094	—	2.612.589
И-тунъ	846.541	1.577.650	—	1.212	—	2.425.403
Мэнъ-цзянъ	115.724	10.745	9.965	54.043	29.657	220.134
Нунъ-ань	—	1.283.124	745.700	42.550	—	2.071.374
Чанъ-линъ	—	624.000	—	—	—	624.000
Хуа-дянь	—	527.049	—	—	—	527.049
Пань-ши	1.531.021	921.692	714.318	98.387	—	3.265.418
Шу-лань	775.500	454.500	—	1.500	—	1.231.500
Дэ-хуй	—	1.892.350	—	20.400	—	1.912.750
Шуанъ-янъ	350.000	420.000	340.000	360.000	11.917	1.157.917
Синь-чэнъ	252	1.494.201	7.805	386	—	1.502.644
Шуанъ-чэнъ	—	502.959	—	—	—	502.959
Бинь-чжоу	165.211	2.521.524	29.903	23.642	—	2.740.280
У-чанъ	395.107	1.185.321	—	—	—	1.580.428
Юй-шу	—	5.641.300	—	—	—	5.641.300
Бинь-цзянъ	—	—	—	—	—	—
Чанъ-шоу	—	614.083	—	—	—	614.083
А-чэнъ	—	1.069.908	—	—	—	1.069.908
Янь-цзи	511.022	1.080.815	—	110.202	—	1.702.039
Нинь-ань	3.286.152	1.602.546	879.782	175.809	—	5.944 289
Дунъ-нинъ	875.741	54.246	15.744	6.386	—	952.117
Хунь-чунь	124.351	224.864	—	51.326	—	400.541
Дунь-хуа	373.231	157.848	2.123	—	—	533.202
Му-линь	—	52.632	—	420	—	53.052
Ому	260.704	234.634	—	27.100	—	522.438
Ванъ-цинъ	—	98.653	—	—	—	98.653
Хо-лунъ	234.000	31.500	9.139	22.502	—	297.141
И-лань	547.303	364.869	—	3.900	—	916.072
Линь-цзянъ	—	9.000	—	—	—	9.000
Ми-шань	130.785	—	—	—	—	130.785
Ху-линь	—	8.213	—	—	—	8.213
Суй-юань	—	400	—	320	—	720
Фанъ-чжэнь	26.540	310.561	—	5.465	—	342.566
Хуа-чуань	60.000	250.000	—	6.544	—	316.544
Фу-цзинь	—	51.030	—	200	—	51.230
Жао-хэ	—	13.169	—	1.300	—	14.469
Всего	12.276.886	28.311.318	2.779.794	732.343	41.574	44.141.915

Нераспаханныя земли.

Уѣзды.	Горныя.	Лѣсныя.	Пастбища.	Копи.	Пустоши.	Итого.	Всего вмѣстѣ съ распаханными.
Гиринъ	—	—	—	—	—	—	2.149.113
Чан-Чунь	—	533	—	—	—	533	2.613.122
И-тунъ	—	67.500	—	3.600	—	71.100	2.496.503
Мэнъ-цзянъ	295.000	50.000	55.000	6.000	43.555	449.555	669.689
Мунъ-ань	—	—	—	—	15.300	15.300	2.086.674
Чанъ-линъ	—	—	—	—	3.600.000	3.600.000	4.224.000
Хуа-дянь	—	—	—	—	1.660.000	1.660.000	2.187.049
Пань-ши	6.141.425	198.124	—	1.860	35.861	6.377.270	9.642.688
Шу-лань	50.000	30.000	5.000	800	5.000	90.800	1.322.300
Дэ-хуй	—	2.048	216	—	5.200	7.464	1.920.214
Шуанъ-янъ	17.620	190.000	6.080	—	—	213.700	1.371.617
Синь-чэнъ	500	—	9.020	—	—	9.520	1.512.164
Шуанъ-чэнъ	—	—	—	—	542.972	542.972	1.045.931
Бинь-чжоу	11.892	186.149	645	—	35.017	233.703	2.973.983
У-чанъ	7.937.800	5.789.600	5.760	—	16.875.400	30.608.560	32.188.988
Юй-шу	—	—	—	—	—	—	5.641.300
Бинь-цзянъ	—	—	—	—	—	—	—
Чанъ-шоу	—	—	—	—	17.386	17.386	631.469

Уѣзды.	Горныя.	Лѣсныя.	Пастбища.	Копи.	Пустоши.	Всего.	Всего вмѣстѣ съ распаханными.
А-чэнъ	—	—	—	—	—	—	1.069.908
Янъ-цзи	54.852.900	12.602.390	—	14.710	27.895	67.497.895	69.199.934
Нинъ-ань	6.801.882	5.028.989	—	5.090	152.986	11.988.947	17.933.236
Дунъ-нинъ	140.000	—	—	—	110.000	250.000	1.202.117
Хунь-чунь	18.555	45.020	—	53.426	116.779	233.780	634.321
Дунь-хуа	523.478	417.295	53.475	—	43.756	1.038.004	1.571.206
Му-линъ	80.000	—	—	130.000	260.000	470.000	523.052
Ому	523.550	1.000.000	—	—	218.000	1.741.550	2.263.988
Ванъ-цинъ	—	—	—	—	—	—	98.653
Хэ-лунъ	680.000	595.000	389.000	20.000	25.000	1.709.000	2.006.141
И-лань	3.884.960	—	—	—	2.589.973	6.474 933	7.391.005
Линьцзянъ	—	—	—	—	400.000	400.000	409.000
Ми-шань	—	—	—	—	3.611.622	3.611.622	3.742.407
Ху-линь	—	—	—	—	3.000.000	3.000.000	3.008.213
Суй-юань	—	1.080.000	—	—	17.290.000	18.370.000	18.370.720
Фанчжэнъ	—	—	—	—	19.770	19.770	362.336
Хуа-чуань	—	—	—	—	—	—	316.544
Фу-цзинь	—	—	—	—	2.044.747	2.044.747	2.095.977
Жао-хэ	—	—	—	—	75.000	75.000	89.469
Всего	181.959.562	27.282.648	524.196	235.486	52.821.220	262.823.112	206.965.027

Изъ анализа этой таблицы видно, что болѣе всего заколонизировано земель въ уѣздахъ Гиринскомъ, Чанчуньскомъ, И-тунъ-сянѣ, У-чанъ-сянѣ, Юй-шу-сянѣ, Янь-цзи-сянѣ, Нунъ-ань-сянѣ, Пань-ши-сянѣ, Дэ-хуй-сянѣ, Бинь-чжоу-сянѣ, Нинъ-ань-сянѣ, т. е. главнымъ образомъ въ уѣздахъ, обслуживаемыхъ желѣзными дорогами Китайской Восточной, Южно-Маньчжурской и Чанъ-чунь-Гиринской. Уѣздъ Янь-цзи-сянь колонизируется корейцами. Что касается еще не заколонизированныхъ земель, то наибольшее количество ихъ приходится на горныя земли, пустоши (хуанъ-ди), на уѣзды Чанъ-линъ (пустоши), Хуа-дянь (тоже), Пань-ши-сянь (горныя), У-чанъ (горныя, лѣсныя, пустоши), Янь-цзи (горныя, лѣсныя), Нинъ-ань (горныя, лѣсныя), Дунь-хуа, Му-линь, Ому, Илань, Суй-юань, Фу-цзинь. Особенно поражаетъ количество свободныхъ, не заколонизированныхъ земель въ уѣздахъ И-лань, Суй-юань, У-чанъ и Янь-цзи. Въ послѣднемъ на 1.702.039 му распаханныхъ земель приходится нераспаханныхъ 67.497.895 му.

Таблица распаханныхъ и нераспаханныхъ земель Гиринской провинціи составлена въ Управленіи Внутреннихъ Дѣлъ провинціи (Нэй-у-сы). Что касается перевода указанныхъ въ таблицѣ цифръ на русскія мѣры, то онъ довольно затруднителенъ. Такъ, принятая мѣра—му крайне разнообразна: въ Гиринскомъ и Яньцзисяньскомъ уѣздѣ она равна 720 гунъ при 5 китайскихъ чи, въ Мишань-сянѣ, И-лань-сянѣ 520 гунъ при 5 чи

въ гунѣ (т. е. гунъ равенъ 5 китайскимъ футамъ), въ Шуань-чэнъ-сянѣ въ 1 му 500 гунъ, въ Нунъ-ань-сянѣ 1 му равно 240 гунъ. 1 шанъ равенъ 10 му. Такимъ образомъ и шанъ въ различныхъ уѣздахъ имѣетъ различную величину. То же самое можно сказать и о мѣрахъ вѣса, еще болѣе разнообразныхъ. Даже въ отдѣльныхъ частяхъ уѣзда онѣ разнообразны. При заключеніи условій принято всегда обозначать заранѣе, по мѣрѣ какого мѣста оно должно быть выполнено. Обыкновенно же въ уѣздѣ руководствуются мѣрами уѣзднаго города.

Что касается промышленности, то въ Гиринскомъ округѣ наблюдаются лишь зачатки ея, при томъ лишь въ гор. Гиринѣ, гдѣ существуютъ знаменная мастерская Ци-у-чу-гунъ-чанъ, стеклянный заводъ Во-ли-гунъ-сы и машинный заводъ по выдѣлкѣ кирпичей Цзи-ци цзао-чжуань-чанъ (кромѣ 7 мелкихъ заводовъ) и паровая лѣсопилка Юнъ-хэнъ. Знаменная мастерская съ отдѣленіями столярнымъ, красильнымъ, ткацкимъ, желѣзодѣлательнымъ, кожанныхъ издѣлій, портняжнымъ, и пр. работала, главнымъ образомъ, на войска и серьезнаго значенія въ промышленной борьбѣ не заслуживаетъ.

Стеклянный заводъ обставленъ плохо, вырабатываетъ, главнымъ образомъ, маленькія лампочки, стекла для лампъ, вазы, цвѣточные горшки. Капиталъ компаніи всего около 25.000 рублей. Издѣлія этого завода, въ виду ихъ деше-

визны, начинаютъ распространяться среди бѣдныхъ классовъ населенія.

Несомнѣнно, что безъ иностранныхъ капиталовъ невозможенъ промышленный прогрессъ Китая. Наблюдавшееся раньше отрицательное отношеніе къ проникновенію ихъ вызвало въ Китаѣ обѣдненіе народа, отливъ серебра, замѣняемаго необезпеченными кредитками. Если принять во вниманіе, что гиринскія кредитки за послѣдніе два года понизились въ 3 раза, въ томъ же, приблизительно, размѣрѣ нужно считать уменьшеніе капитала у населенія. Для Гиринской провинціи особенно необходимо приложеніе капиталовъ въ горной промышленности (для лѣсного дѣла уже вкладываются японскіе капиталы). Эта провинція имѣетъ многочисленныя залежи золота, каменнаго угля и пр. Однако развитіе горнопромышленности—дѣло отдаленнаго будущаго.

Что касается японской торговли, то, согласно имѣющимся даннымъ, она представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Японская фирма Мицуй-Бусанъ-кайша къ концу года продала мануфактуры на 60.000 долларовъ, главнымъ образомъ, бязи, дрели и разныхъ хлопчатобумажныхъ издѣлій.

Японская угольная фирма Да-чанъ-мей-цзюй продала фушуньскаго угля на 19.000 долларовъ, воспользовавшись дороговизною дровъ, вслѣдствіе обмелѣнія Сунгари къ концу 1913 года. Уголь поставлялся, главнымъ образомъ, для кирпичныхъ и гончарныхъ заводовъ, съ передѣлкою печей за счетъ японской фирмы.

Японскаго табака для китайской табачной монополіи продано японцами на 6.000 долларовъ.

Всего имѣется мелкихъ японскихъ предпріятій до 20, не считая 8 «чайныхъ домовъ».

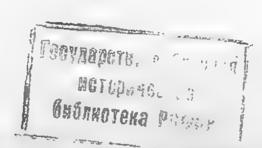
Слѣдуетъ отмѣтить, что вообще торговля японскихъ предпріятій была незначительна и за 1913 годъ даже упала, по сравненію съ 1912 годомъ.

Въ Гиринѣ существуетъ коммерческое агентство Южно-Маньчжурской желѣзной дороги, которое вмѣстѣ съ большими фирмами Ши-гуанъ-янъ-ханъ и Гао-цяо-шанъ-хуй вывезло лѣса изъ Гирина на сумму въ 300.000 долларовъ.

Распространенію русскихъ товаровъ могли-бы содѣйствовать учрежденіе комиссіонно-справочнаго бюро и открытіе въ Гиринѣ оптоваго склада русскихъ товаровъ и при немъ магазина для розничной торговли, хорошо обставленнаго. Вслѣдствіе наложенія китайскими властями ликинныхъ сборовъ на товары, выписываемые самими китайцами изъ Инъ-коу и Шанхая, мѣстныя фирмы, несомнѣнно, предпочли бы покупать товары въ самомъ Гиринѣ въ оптовомъ складѣ, свободномъ отъ обложенія. Японцы за 1913 годъ уже воспользовались этимъ обстоятельствомъ и имѣютъ свой складъ. Можетъ надѣяться на успѣшную работу лишь большое предпріятіе въ родѣ Торговаго Дома Чуринъ и К°, преобладаніе котораго на мѣстномъ рынкѣ, по словамъ какъ китайцевъ, такъ и иностранцевъ, обезпечено. От-

дѣленіе этого предпріятія въ первый же годъ могло бы сдѣлать не менѣе 150.000 рублей оборота.

Успѣшно, хотя и въ небольшомъ масштабѣ, могла бы работать въ Гиринѣ русская булочная и кондитерская.



Содержаніе 44-го выпуска.

Цѣна 20 коп.

Отдѣльные выпуски можно пріобрѣсти въ Отдѣленіи внѣшней торговли Отдѣла Торговли.

Петроградъ. 1914 г. Тип. В. Ѳ. Киршбаума, Дворц. пл., д. М-ва Ф-въ.

